

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

RESPONSABILITÉ CIVILE

DES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

DANS LES

ACCIDENTS DE VOYAGEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Jeudi 21 Décembre 1899, à 2 heures 1/2

PAR

Henri MAZEN

Juge suppléant au Tribunal civil de Clermont-Ferrand.

Président : M. ANDRÉ WEISS, professeur.

*Suffragants : { M. BOISTEL, professeur.
 { M. LYON-CAEN, professeur.*

PARIS

JOUVE ET BOYER

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

15, Rue Racine, 15

—
1899

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux théories émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

RESPONSABILITÉ CIVILE

DES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

DANS LES

ACCIDENTS DE VOYAGEURS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Jeudi 21 Décembre 1899, à 2 heures 1/2

PAR

Henri MAZEN

Juge suppléant au Tribunal civil de Clermont-Ferrand.

Président : M. ANDRÉ WEISS, professeur.

*Suffragants : { M. BOISTEL, professeur.
 { M. LYON-CAEN, professeur.*



PARIS

JOUBE ET BOYER

IMPRIMEURS-ÉDITEURS

15, Rue Racine, 15

1899



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550407_0062

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire de législation étrangère, 1871, 1872, 1875, 1876, 1879, 1882, 1886, 1887, 1889, 1891, 1892, 1893.

Anvers (Recueil de Jurisprudence d') 1872, 1873, 1877.

AUBRY et RAU. — Droit civil français.

AUCOC. — Conférences sur le droit administratif.

BAUDRY-LACANTINERIE. — Précis de Droit civil français.

BÉDARRIDE. — Transports par chemins de fer.

BERTAULD. — Cours de Code pénal, 29^e leçon.

BLANCHE. — Contentieux des chemins de fer.

BOISTEL. — Traité de Droit commercial.

Bordeaux (Périodique de l'arrondissement de), 1889.

Cahier des charges du chemin de fer d'Alais au Rhône.

CHARMONT. — Article dans la *Revue critique de législation et de jurisprudence*.

CHAUSSE. — Article dans la *Revue critique de législation et de jurisprudence*, année 1895.

CHAVEGRIN. — Note dans le *Journal du Palais*, année 1896.

Circulaire ministérielle du 15 avril 1850.

Circulaire du ministre de la justice du 7 septembre 1863.

Circulaires du ministre des travaux publics du 23 juillet 1863 et du 13 septembre 1863.

Code civil Espagnol.

Code civil Portugais.

Code de commerce Chilien.

COLMET DE SANTERRE et DEMANTE. — Cours analytique du Code Napoléon, continué depuis l'article 980, par Colmet de Santerre.

- COTELLE. — Voyageurs et bagages.
- COURCY (DE). — Questions de Droit maritime.
- DALLOZ. — Code d'instruction criminelle annoté.
- Répertoire périodique de jurisprudence, 1847, 1848, 1849, 1859, 1865, 1872, 1873, 1875, 1876, 1877, 1880, 1882, 1888, 1892.
- Décrets* du 26 septembre 1793.
- du 25 mai 1878.
- du 30 avril 1880.
- DEMOLOMBE. — Cours de Code civil.
- Traité des engagements qui se forment sans convention.
- Droit* (Journal le), nos des 3 et 4 mai 1885, 14 mars 1888, 10 avril 1889, 20 janvier 1895, 3 octobre 1895.
- DUVERDY. — Ouvrage sur les chemins de fer.
- DUVERGIER. — Collection des lois.
- EXNER. — Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport.
- FÉOLDE. — Des transports par chemins de fer.
- FÉRAUD-GIRAUD. — Code des transports par chemin de fer.
- FROMAGEOT. — De la faute comme source de la responsabilité en droit privé.
- GARRAUD. — Précis de Droit criminel.
- GLASSON. — Article dans la *Revue critique de législation et de jurisprudence* de 1881, sur l'incompétence absolue.
- GUILLAUMOT. — Organisation des chemins de fer en France.
- GUILLEMAIN. — Des transports successifs.
- GUILLOUARD. — Traité du louage.
- GUY. — De la distinction entre la faute contractuelle et la fautedélictuelle appliquée au transport par chemin de fer.
- JACQMIN. — Des obligations et de la responsabilité des compagnies de chemins de fer.
- LABBÉ. — Note dans le *Journal du Palais* de 1885.
- LABORDE. — Article dans la *Revue critique de législation et de jurisprudence* de 1894.

LABROQUÈRE. — Article dans la même Revue de 1875.

LAMÉ-FLEURY. — Bulletin annoté des chemins de fer,
1868, 1873, 1874, 1875, 1879, 1880, 1881,
1885, 1888, 1890, 1891.

— Code annoté des chemins de fer en exploitation.

LEFÉBURE. — De la responsabilité ; article dans la
Revue critique de législation et de jurisprudence de 1886.

Livret-Guide officiel des chemins de fer.

Lois, 17 juillet 1790.

— 8 août 1790.

— 25 mai 1838.

— 15 juillet 1845.

— 21 juillet 1856.

— 27 février 1865.

— 18 mai 1878.

La Loi (Journal), 12 janvier 1893.

LYON-CAEN. — Dissertation dans Sirey, 1887.

LYON-CAEN et RENAULT. — Précis de Droit commercial.

LYON-CAEN. — Note dans Sirey, 1885.

MANGIN et FAUSTIN HÉLIE. — De l'instruction écrite et
du règlement de la compétence en matière criminelle.

MANGIN. — Traité de l'action publique et de l'action
civile.

Marseille (Journal de), 1887.

Moniteur judiciaire, 9 février 1896.

Ordonnances, 1673.

— 1^{er} janvier 1846.

Pandectes françaises, 1833, 1887.

Pasicrisie, 1877, 1882.

PAUL. — Loi 27 § 3 De pactis ; Digeste, livre II.

PICARD. — Traité des chemins de fer.

SAINCTELETTE. — De la responsabilité et de la garantie.

SARRAN (Louis). — Etude sur la responsabilité dans le
contrat de transport de personnes.

SARRUT. — Article dans la *Revue critique de législa-
tion et de jurisprudence* de 1885.

— Dissertation dans Dalloz, 1890.

— Transports par chemin de fer.

SARTIAUX. — Article dans les *Annales des Ponts-et-Chaussées*.

SAUZET. — Article dans la *Revue critique de législation et de jurisprudence*.

SIREY. — Répertoire périodique de jurisprudence, 1841, 1845, 1848, 1849, 1850, 1851, 1855, 1856, 1857, 1858, 1860, 1861, 1862, 1863, 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1881, 1882, 1885, 1887, 1888, 1892, 1893, 1894, 1895.

SOURDAT. — Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats.

THALLER. — Droit commercial.

TROPLONG. — Du contrat de louage.

ULPIEN. — Loi 23, De diversis regulis juris ; Digeste, livre XVII.

VAZEILLE. — Des prescriptions.

VILLEY. — Article de la *Revue critique de législation et de jurisprudence* de 1875.

ZENS. — De la responsabilité du voiturier.

RESPONSABILITÉ CIVILE

des Compagnies de Chemins de fer

DANS LES

ACCIDENTS DE VOYAGEURS

INTRODUCTION

La question de la « Responsabilité civile des Compagnies de Chemin de fer dans les accidents de voyageurs » est, on peut le dire, intéressante pour tout le monde ; surtout actuellement où les conditions de prix et de confort du transport se sont modifiées dans des proportions considérables, ce qui augmente de plus en plus le nombre des voyageurs (1).

Il ne faudrait pas croire d'ailleurs que le nombre

(1) Résumé d'un tableau donné par Picard (*Traité des chemins de fer*), t. IV, p. 1016 montrant la gradation du nombre des voyageurs transportés en France sur les Chemins de fer d'intérêt général de 1855 à 1881.

1855 32,941,471. — 1875 131,311,803.

1860 56,528,613. — 1880 165,105,603.

1865 81,533,061. — 1881 179,729,597.

1870 102,597,839.

des accidents augmente lui aussi en proportion. Ici en effet trois facteurs interviennent : l'importance du transit, la vitesse, la perfection des moyens de transport ; et, s'il est vrai que les deux premiers croissent de plus en plus tendant ainsi à augmenter le nombre des accidents, le dernier étant la préoccupation constante des Ingénieurs des Chemins de fer et du contrôle, leur est un contrepoids bienfaisant.

Aussi, si l'on consulte les statistiques, on constate que le nombre des victimes a certainement augmenté, mais si on le compare à celui des voyageurs transportés on voit que la proportion diminue de plus en plus.

M. Sartiaux a publié dans les Annales des ponts-et-chaussées des relevés d'où il résulte que, autrefois, lorsque les transports de voyageurs s'opéraient par les messageries de terre, il y avait :

1 voyageur tué sur	355,000
1 » blessé sur	50,000

tandis que de septembre 1835 au 31 décembre 1875
les transports par chemin de fer donnaient :

1 voyageur tué sur	5,188,490
1 » blessé sur	580,450

M. Picard (1) et M. Guillaumot (2) nous donnent des résultats de statistiques pour des périodes plus récentes :

(1) Picard (op. cit.) t. III, p. 526., Statistique de 1880-1884.
Le nombre des victimes s'est élevé annuellement à 6,003 pour

On voit cependant que, malgré les efforts des ingénieurs, les chances d'accidents sont loin d'être négligeables.

D'ailleurs, les conditions économiques du transport sont souvent un obstacle insurmontable à la mise en œuvre de tous les moyens de sécurité que la science pourrait fournir.

C'est précisément en prévision des dangers que pouvait présenter l'exécution des contrats de transport que le législateur de 1804 a placé à la fin de la section intitulée ; « des voituriers par terre et par eau » l'art. 1786, aux termes duquel : « Les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics, « les maîtres de barques et navires sont en outre « assujettis à des règlements particuliers, qui font la « loi entre eux et les autres citoyens » ; et c'est surtout en se plaçant au point de vue de la sécurité des voyageurs que l'on peut justifier cette atteinte à la liberté individuelle si peu conforme aux principes mêmes du Code Civil.

Cet article a permis au législateur, lorsque le besoin s'en est fait sentir, d'intervenir et d'astreindre les Compagnies de chemins de fer d'une part à l'obligation d'obtenir des pouvoirs publics l'autorisa-

une longueur exploitée de 25,720 kil. soit 1 victime par 4 kilomètres 3.

(2) Guillaumot.—Organisation des chemins de fer en France p. 249. D'après les dernières statistiques, le nombre des victimes s'est élevé pour l'année 1896 à 1,257, chiffre comprenant à la fois les tués et les blessés. Ce chiffre pour une longueur exploitée de 36,472 kil., correspond à 1 victime par 29 kil. 01 de

tion d'exercer leur industrie de transport (1) ; d'autre part à l'obligation de se soumettre à une réglementation spéciale.

Cette réglementation spéciale fait l'objet de la loi du 15 juillet 1845 et d'une ordonnance du 10 janvier 1846. Elle est d'ailleurs complétée pour chaque Compagnie de chemins de fer par un cahier des charges. Tous ces cahiers des charges, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les chemins de fer d'utilité générale et les chemins de fer d'intérêt départemental ou local (2), présentent entre eux la plus grande analogie et peuvent être ramenés à un cahier type : celui du chemin de fer d'Alais au Rhône concédé par la loi du 4 décembre 1874, et appliqué aux chemins de fer de l'Etat par le décret du 25 mai 1878.

L'Etude de ces différentes dispositions et de leur influence sur la sécurité des voyageurs n'entre pas dans notre cadre ; qu'il nous soit permis cependant de relater les principales dans cette introduction.

voie ferrée. Là-dessus les voyageurs ne représentent que 27 0/0 du chiffre total.

(1) Pour les chemins de fer d'utilité générale, l'autorisation doit émaner du pouvoir législatif si la longueur de la ligne projetée dépasse 20 kilomètres ; en deçà, un décret rendu en la forme d'un règlement d'administration publique suffit (Sénatusconsulte du 25 décembre 1852, art. 4). — Pour les chemins de fer d'intérêt départemental ou local, l'autorisation doit toujours émaner du pouvoir législatif (Loi du 11 juin 1880, art. 12).

(2) Les Conseils généraux et les Conseils municipaux doivent en concédant une ligne d'intérêt local adopter les clauses du cahier des charges-type rédigé en Conseil d'Etat et approuvé par le décret du 6 août 1881 (Loi du 11 juin 1880, art. 2).

Elles peuvent être classées en quatre groupes :

1° LES MESURES CONCERNANT LA VOIE, ayant pour but d'assurer une circulation facile et sûre sans retards ni accidents. — Elles règlent d'une façon particulièrement minutieuse l'établissement et la garde des passages à niveau et des aiguilles (ordonnance de 1846, art. 3 et 5).

2° LES MESURES QUI ONT TRAIT AU MATÉRIEL ROULANT, reproduisant l'obligation des épreuves réglementaires pour les appareils à vapeur. Les locomotives ne peuvent être mises ou remises en service après réparation sans une autorisation de l'administration, qui ne l'accorde qu'après avoir soumis la locomotive à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur (art. 7 de l'ordonnance de 1846).

Pour la chaudière, en particulier, certaines dispositions à prendre sont prescrites par les art. 26 à 29 du décret du 30 avril 1880 (1).

A. — La chaudière doit être étanche.

B. — Elle doit être capable de résister à la pression de la vapeur.

C. — La pression de la vapeur ne doit pas être trop élevée.

D. — La surface de l'eau dans la chaudière ne doit pas descendre au-dessous d'un certain niveau.

Les Compagnies doivent tenir des registres relatant les états de service des locomotives (date de la

(1) Les infractions à ce décret ont leur sanction dans la loi du 21 juillet 1856 concernant les contraventions aux règlements sur les appareils à vapeur.

mise en service, travail accompli, réparations, modifications, renouvellement de certaines pièces).

Les Compagnies ne peuvent mettre leurs voitures de voyageurs en service qu'après avoir obtenu l'autorisation du préfet accordée sur le vu du rapport d'une Commission spéciale.

Certaines dispositions sont relatives aux essieux et à leur surveillance. Le matériel roulant doit être entretenu en bon état ; le ministre peut à cet égard prescrire les dispositions qu'il juge nécessaires (article 16, ordonnance de 1846).

En outre : l'article 32 du cahier des charges oblige les Compagnies à appliquer aux machines et wagons tous les perfectionnements nouveaux et à modifier dans ce sens le matériel en service.

3° LES PRÉCAUTIONS A OBSERVER DANS L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES. — L'ordonnance de 1846 et les cahiers des charges prévoyant les causes les plus fréquentes d'accidents prescrivent pour chacune d'elles des précautions de nature à les éviter. Ces causes peuvent se ramener à quatre :

A. — Déraillement : interdiction des roues en fonte qui seraient cassantes (art. 10).

Les locomotives doivent être en tête du train et il ne peut y en avoir plus de deux (art. 19 et 20).

Avant le départ, le mécanicien doit visiter les diverses parties de la locomotive et du tender et en particulier les freins (art. 20 et 26).

Des signaux doivent être placés sur la voie pour

indiquer son état, plus spécialement au cas de la réparation de la voie (art. 33).

Le ministre déterminera les mesures spéciales à prendre sur la proposition de la Compagnie pour la circulation des trains sur les plans inclinés, dans les souterrains, à raison de leur longueur et de leur tracé (art. 29).

B. — Collisions de trains ; *Mesures spéciales à la voie* : le ministre des travaux publics sur la proposition de la Compagnie détermine le sens et le mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie quand il y en a plusieurs, les points de croisement quand il n'y en a qu'une (art. 25).

Exactitude absolue des heures de départ ; intervalle entre les départs ou les passages successifs de deux trains ; protection des stations par des signaux (art. 27).

Indication des emplacements de stationnement pour chaque train (art. 28).

Mesures spéciales prises par le ministre pour la marche des convois extraordinaires (art. 30).

Agents placés sur la voie, pour assurer la libre circulation et la transmission des signaux (art. 31).

Mesures spéciales aux trains : Chaque train doit avoir un mécanicien et un chauffeur, ce dernier capable d'arrêter le train (art. 18).

Sur la dernière voiture, il y aura toujours un frein et un serre-frein (art. 18).

Les conducteurs garde-freins seront mis en

communication avec le mécanicien pour donner en cas d'accident le signal d'alarme (art. 23).

Les agents du train doivent surveiller activement et être pourvus de signaux.

Eclairage extérieur des trains la nuit (art. 19).

Si un train ou une machine s'arrête, il devra être fait un signal d'arrêt (art. 32).

Devoirs du mécanicien relatés par les articles 36, 37 et 38.

C. — Les chutes sur la voie pendant la marche du train : le signal du départ ne sera donné que quand les portières seront fermées, le train ne peut être mis en marche qu'après ce signal (art. 26).

D. — L'incendie : Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée (art. 11).

Interdiction de transporter des matières explosibles en même temps que les voyageurs (art. 21).

4° Obligation pour les Compagnies d'apporter tant à la voie qu'au matériel les perfectionnements découverts par la science (art. 2, 3 et 16). — Les Compagnies font connaître au ministre les mesures qu'elles ont prises pour en assurer l'application ; ce dernier, s'il les juge insuffisantes, peut prescrire, après avoir entendu les représentants de la Compagnie, toutes celles qu'il croit nécessaires.

Les arrêtés qu'il prend dans ce but, et les circulaires dont il les fait suivre en guise de commentaires, sont obligatoires pour ceux auxquels ils s'adressent.

L'inobservation de ces prescriptions engage la responsabilité pénale de l'agent coupable (loi du 15 juillet 1845).

De plus, aux termes de l'article 40 du cahier des charges, elle peut entraîner la déchéance de la concession faite à la Compagnie (1).

Malgré cet ensemble compliqué de mesures préventives, le nombre des accidents de voyageurs est encore trop considérable.

Rien ne témoigne autant de leur insuffisance que le nombre des projets déposés sur les bureaux de nos Chambres tendant à assurer la sécurité des voyageurs dans les transports par chemin de fer (2).

Aussi, la question de la responsabilité civile des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs, reçoit-elle sans cesse son application.

On voit par là l'intérêt pratique attaché à la solution des différents problèmes qui se posent à ce propos :

Nature de la responsabilité des Compagnies.

Etendue de cette responsabilité au triple point de vue des accidents dont la Compagnie est garante, des dates et des personnes entre lesquelles fonctionne l'obligation de garantie.

(1) Pour d'autres détails, consulter l'énumération des décisions ministérielles prises dans l'intention d'assurer la sécurité des voyageurs dans Picard : (op. cit.), t. III, p. 473. — V. aussi Guillaumont (op. cit.), p. 243 et suivantes.

(2) En 1886, projet de MM. Delattre et Clémenceau. — 1890, projet de MM. Mège et Pourquery de Boisserin. — 1891, projet de M. Maurice Faure. — 1894, projet de M. Lagrange. — 1896, projet de M. Descubes.

Charge de la preuve et son administration.

Calcul des indemnités.

Compétence (*ratione materiae et ratione loci*).

Prescription de l'action.

Législation comparée.

Cet énoncé, tout en nous donnant le plan de ce travail, nous montre l'intérêt doctrinal qui s'y attache en nous faisant penser aux controverses nombreuses qu'ont soulevées ces différents points, et aux divisions de la jurisprudence.

CHAPITRE I

Nature de la Responsabilité des Compagnies de chemins de fer

La liberté individuelle est limitée par deux facteurs : la loi, le contrat. — Dans toutes les civilisations nous retrouvons cette distinction ; seule varie la proportion suivant laquelle ils interviennent pour cette limitation.

A Rome, tout au moins au début, l'initiative des particuliers ne pouvait se mouvoir que dans les cadres préparés par la loi et couronnés par une action ; chez nous au contraire, la loi apparaît souvent comme une interprétation préalable de la volonté présumée des particuliers.

On a mis en doute la légitimité de cette distinction (1), mais on peut affirmer qu'en général, la doctrine l'admet comme définitivement établie ; d'autre part, la jurisprudence a basé sur elles de nombreuses décisions, spécialement en la matière qui nous occupe. Lors de la rédaction du Code civil,

(1) M. Lefébure, *revue critique*, année 1886 : De la Responsabilité, p. 485 et suiv. Nie la responsabilité contractuelle en tant que principe distinct et indépendant de l'article 1382.

elle était nettement présente à l'esprit du législateur; on ne peut en douter en lisant la fin de l'art. 1370 de ce code : « Certains engagements se forment...

« Les uns résultent de l'autorité seule de la loi, les autres, etc. »

C'est donc avec raison que M. Sainctelette nous met en garde contre une confusion possible : la distinction entre la garantie et la responsabilité n'est qu'une suite de la démarcation entre les contrats et la loi. Confondre la garantie avec la responsabilité, c'est substituer aux clauses relatives et souples des conventions les injonctions absolues et immuables de la loi. Or, il est des effets des contrats qu'on ne peut supprimer sans s'exposer à de graves troubles sociaux. Nous n'ouvrons donc pas un débat qui d'ailleurs n'aurait pour nous qu'une importance secondaire, et nous admettons comme un axiome, qu'il y a deux sortes de responsabilité : la responsabilité délictuelle née de la violation de la loi qui est encourue en dehors de tout contrat ; la responsabilité contractuelle née de la violation d'une convention. La première correspond à ce que M. Sainctelette (1) appelle la responsabilité, la seconde à ce qu'il appelle la garantie.

L'intérêt qu'il y a à distinguer les deux responsabilités apparaît surtout comme nous le verrons au cours de cette étude :

1° Au point de vue de la preuve : le demandeur

(1) Sainctelette : De la responsabilité et de la garantie, p. 8.

qui invoque une responsabilité contractuelle, se borne à prouver l'inexécution du contrat et le préjudice qui en résulte pour lui; s'il invoque la responsabilité délictuelle, il devra prouver en outre que l'acte d'où résulte le préjudice est imputable à faute au défendeur, et s'il y a doute sur ce point le défendeur en profitera, en revanche du reste, dans le dernier cas, tous moyens de preuve sont admis quelle que soit l'importance du litige, il peut ne pas en être de même dans le premier (1);

2° Au point de vue du calcul de l'indemnité à allouer à la partie lésée, indemnité qui dans la responsabilité contractuelle est limitée par l'article 1.150 du Code Civil aux dommages et intérêts qui ont été prévus ou que l'on a pu prévoir, lorsque ce n'est point par le dol du défendeur que l'obligation n'est point exécutée;

3° Au point de vue de la détermination du Tribunal compétent: le Contrat de transport étant commercial, le demandeur a le choix entre le Tribunal du domicile du défendeur, du lieu de départ ou du lieu d'arrivée, choix qui lui est refusé s'il doit invoquer la responsabilité délictuelle;

4° Au point de vue des délais dans lesquels l'action peut être intentée: l'action contractuelle n'étant pas une action civile au sens du Code d'Instruction criminelle n'est pas suspendue par l'action pénale et ne s'éteint pas avec elle.

(1) Voir l'article 1.341 (Code civil).

On aperçoit donc déjà que la majorité des questions qui peuvent nous occuper trouveront la base de leur solution dans le caractère de la responsabilité. Suivant que nous admettrons la responsabilité contractuelle ou la responsabilité délictuelle, nous serons naturellement conduits à des résultats très différents. — Aussi, la détermination de la nature de la responsabilité est-elle le point capital de notre travail.

Dans la discussion qui va suivre sur la solution de cette question nous ne produirons que des arguments de principes, sans examiner les résultats pratiques de l'application de l'un ou de l'autre système, examen qui trouvera d'ailleurs sa place dans la suite.

La responsabilité contractuelle est engagée quand une obligation résultant soit d'un contrat soit d'un quasi-contrat n'a pas ou a mal été exécutée. La première question à nous poser est donc celle-ci : quelles sont les obligations qui pour la Compagnie résultent vis-à-vis du voyageur du contrat de transport.

Si nous considérons le contrat de transport de marchandises, nous pouvons analyser de la manière suivante les obligations qu'il fait naître à la charge de la Compagnie :

1^o Mise au service de l'expéditeur pour les besoins du transport de la voie et du matériel roulant, qui correspond au louage de choses ;

2^o Transport de la marchandise et des wagons qui la contiennent d'un lieu dans un autre, correspondant au louage d'industrie ;

2° Obligation de veiller à la conservation de la marchandise jusqu'au lieu d'arrivée, c'est une sorte de dépôt.

Dans le contrat de transport de personnes, nous retrouvons les deux premières obligations résultant du louage de choses et du louage d'industrie, dont la double trace peut s'apercevoir dans la décomposition du prix du billet indiquée par le tableau ci-dessous emprunté à l'ouvrage de M. Picard et extrait du cahier des charges :

			Prix de Péage	Prix de Transport
Voyageurs	1 ^{re} Classe	$\left(\begin{array}{c} \text{Par tête} \\ \text{et par} \\ \text{kilomètre} \end{array} \right)$	0,067	0,033 = 0,10
—	2 ^e —		0,050	0,025 = 0,075
—	3 ^e —		0,035	0,018 = 0,055

Le prix de péage correspond en effet à la location, du matériel et de la voie, et le prix du transport représente le salaire de l'industrie du transporteur.

Mais, retrouvons-nous la troisième partie du contrat, celle qui place la marchandise en dépôt, entre les mains de la Compagnie, qui l'oblige à veiller sur elle et à la rendre au destinataire dans l'état où elle lui a été remise ?

« Quand au dépôt, il ne peut en être question, ce « contrat ne s'appliquant pas aux personnes », nous dit M. Louis Sarrau (1).

Il est bien certain qu'il n'est pas dans la nature du contrat de dépôt de s'appliquer aux personnes ;

(1) Thèses de provinces, année 1896, t. 22.

l'article 1915 du Code civil dans la définition qu'il nous donne du contrat de dépôt est d'ailleurs relatif aux choses seulement.

« Le dépôt en général est un acte par lequel on « reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et « de la restituer en nature ».

Mais, il ne faut pas en conclure que le contrat de transport lorsqu'il s'applique aux personnes soit limité aux deux premières parties et qu'aucune autre obligation ne relie la Compagnie au voyageur. Il y a lieu au contraire de décider, nous semble-t-il, que les deux premières obligations qui se fondent en une seule, transporter le voyageur du lieu de départ au lieu d'arrivée, en entraînent une troisième, sans que pour cela on ait à faire intervenir le contrat de dépôt : le remettre à l'arrivée tel qu'on l'a reçu au départ ; pour qu'il y ait exécution du contrat, il faut donc que le voyageur arrive sain et sauf à destination.

Cette clause du contrat est on ne peut plus naturelle : il est bien à présumer que le voyageur prend au moins autant de précautions pour sa personne que pour ses bagages, et personne ne met en doute que pour ceux-ci, comme pour des marchandises voyageant isolément, la clause de garantie existe. Nous concluons donc à l'existence d'une clause de garantie de la personne du voyageur dans le contrat de transport.

Ceci posé, la question de savoir si l'art. 1784 du Code Civil (1) s'applique ou non au transport des

(1) Ils répondent (les voituriers) de la perte et des avaries

personnes, devient très secondaire à notre sens ; car nous le considérons comme une déduction simple et directe des principes généraux des contrats ; or, l'article 1107 du Code Civil « Les contrats, soit qu'ils « aient une dénomination propre, soit qu'ils n'en « aient pas, sont soumis à des règles générales qui « sont l'objet du présent titre », soumet à ces principes le contrat de transport, qu'il soit relatif aux personnes ou aux marchandises, et nous trouvons le passage de la règle qui nous intéresse dans l'art. 1135, C. Civ. : « Les conventions obligent non seulement à « ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites « que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation « d'après sa nature. »

Mais, nous dira-t-on, l'article 1784 est alors un article inutile ? — La réponse est facile : que l'on fasse abstraction pour un instant de cet article, pensez-vous qu'en son absence la responsabilité du transporteur de marchandises soit changée ?

Il est vrai de dire que ce n'est pas là la seule disposition législative relative au transport de marchandises qui soit muette sur celui des personnes ; dans le même ordre d'idées, nous trouvons les articles 98 et 103 du Code de Commerce (1) ; comment donc expliquer des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuit ou force majeure.

(1) Article 98 Code de Commerce : « Le commissionnaire « est garant des avaries ou pertes des marchandises et des « effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure ».

Art. 103 : « Le voiturier est garant de la perte des objets à

quer cette prolixité dans un cas et ce silence dans l'autre ?

La première s'explique par les dangers que couraient alors les marchandises transportées, les routes étant peu sûres, et par toutes les complications que pouvait entraîner la durée des transports ; le second par cette considération que l'on voyageait alors très peu, et qu'en tout cas, les voyageurs qui usaient des voitures publiques étaient en très petit nombre.

La thèse de la responsabilité contractuelle que nous venons d'exposer et de soutenir en tant que principe, est celle qu'admet la majorité des auteurs (1).

Sourdat, dans son *Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats*, s'exprime ainsi (2) :

« Si nous nous plaçons non plus au point de vue
« de l'action pénale dirigée par le ministère public,
« mais de l'action civile des particuliers qui auraient
« été victimes des accidents, nous trouverons la pré-
« somption de faute inscrite dans la loi à la charge
« des Compagnies.

« En effet, l'article 1784 qui les rend responsa-

« transporter, hors le cas de force majeure ; il est garant des
« avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de
« la chose ou de force majeure ».

(1) Vincent. Thèse de Paris, 1892. L'art. 1784 en décidant que n'a fait qu'appliquer strictement au contrat de transport les règles de droit commun des art. 1147 et 1148.

(2) Sourdat. *Traité général de la responsabilité ou de l'action en dommages-intérêts en dehors des contrats*, t. 2, p. 281.

« bles de l'avarie ou de la perte des objets qu'elles
« transportent à moins qu'elles ne prouvent le cas
« fortuit ou la force majeure, s'applique *a fortiori* au
« transport des personnes. La protection due à celles-
« ci ne peut être moindre que celle que l'on accorde
« aux marchandises ».

Saintelette (1) est aussi un des plus chauds défenseurs de la théorie de la responsabilité contractuelle ; qu'il nous soit permis, sans pour cela nous engager à le suivre plus tard dans toutes les conséquences qu'il en tire, de citer de lui ce passage :

« La règle écrite dans le texte de l'article 1784,
« mais dictée par la raison et l'équité, n'est pas,
« comme expression de la volonté du législateur, ap-
« plicable aux personnes, puisqu'elle ne parle que des
« choses, mais comme précepte de raison, comme
« principe de droit naturel, elle a été tacitement
« adoptée par le législateur en vertu de l'article 1135,
« et elle régit le transport des personnes avec la
« même énergie que le transport de choses (2) ».

Par les arguments que nous avons déjà donnés, on peut se rendre compte de ceux employés par les adversaires de notre théorie et de leur valeur.

(1) Saintelette (ouvrage déjà cité).

(2) Adde dans le même sens :

M. Marc Sauzet, professeur agrégé à la Faculté de droit de Lyon : *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1885, p. 637 et suiv. — Sarrut : même ouvrage, 1885, p. 138. — Bédarride : *Transports par chemin de fer*, t. II, nos 439-440. — M. Ch. Lyon-Caen : *Note sous Cass.*, 10 nov. 1884 (S. 1885, 1, 129). — M. Chavégrin : *Note sous Paris*, 31 janvier 1895 (*Journal du Palais*, 1896, 2, 228).

Ils ne nient certainement pas qu'il y ait eu contrat entre la compagnie et le voyageur ; mais, disent-ils, à la différence du contrat de transport des marchandises, le contrat de transport des voyageurs ne donne point au voiturier la garde des voyageurs qu'il transporte, le voyageur est son propre gardien, puisqu'il n'est pas séquestré dans le wagon et qu'il est libre de commettre les pires imprudences.

Guillouard (1) nous dit qu'il ne viendrait à l'idée de personne de rendre la compagnie responsable de la disparition du voyageur à la différence de ce qui aurait lieu au cas de disparition de marchandises. — Notons, et ce sera notre réponse, que, comme nous le verrons plus loin, nous n'allons pas jusqu'à rendre la compagnie responsable des imprudences du voyageur, mais que cette considération sur l'étendue de la responsabilité, ne saurait influencer en aucune façon sur le principe que nous discutons en ce moment, sur la nature de cette responsabilité.

D'ailleurs M. Guillouard, dans sa conclusion se range à l'opinion que nous avons défendue.

« A défaut, nous dit-il, de l'article 1.784 que nous
» ne croyons pas applicable au voyageur, l'article
» 1.135 suffit pour légitimer notre solution.

(1) Guillouard, traité du louage, 2^e édition, p. 336. Dans le sens de la responsabilité délictuelle : Zens : De la responsabilité du voiturier p. 161. — Jacqmin : Des obligations et de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, p. 158 et suiv. — Lamé-Fleury, Bulletin annoté des chemins de fer, an. 1885, p. 231. — Féraud-Giraud, Code des transports par chemins de fer, 2^e édition, t. 3, n^o 420.

Qu'il nous suffise de faire remarquer que dans les explications données plus haut nous nous sommes toujours appuyés sur l'article 1.135 pour fonder la responsabilité qui nous occupe, mais que cet article, par sa place dans le Code civil, par son début même : « les conventions obligent » nous indique que c'est d'une obligation contractuelle dont il parle, et par suite, que toute responsabilité que l'on voudra y fonder sera forcément contractuelle, à moins de ne pas admettre la distinction des deux responsabilités.

M. Picard dans son Traité des chemins de fer (1) se déclare aussi partisan de la responsabilité délictuelle ; en dehors de l'arrêt très important dont il relate les attendus et que nous trouverons également dans cette étude, il ne nous fournit qu'un argument dont il nous semble difficile d'apprécier la portée !

« A côté de l'action en garantie, *ex contractu*,
« nous dit-il, naît toujours nécessairement une action
« en dommages-intérêts *ex delicto ou ex quasi delicto*,
« qui prend un caractère prédominant et absorbe la
« première. Cette seconde action s'appuie sur les ar-
« ticles 1882 et suivants du Code civil, etc..... »

Et d'abord, on ne voit pas du tout la nécessité que cette action *ex delicto ou ex quasi delicto* prenne naissance en même temps que l'action *ex contractu* ; pour cela, il faudrait admettre que la responsabilité des Compagnies n'est pas engagée en dehors du délit ou du quasi-délit, c'est-à-dire, en dehors des cas où il y a faute délictuelle ; or, ne perdons pas de vue

(1) Ouvrage déjà cité, page 489.

que c'est précisément là ce qui fait l'objet de la controverse ; ce nous semble être une pétition de principe.

En outre, dans les cas où les deux actions prendront naissance concurremment, pourquoi la seconde absorberait-elle la première ? En étudiant les personnes à qui appartient l'action en responsabilité, nous verrons bien que certaines personnes qui n'ont pas l'action contractuelle ont l'action délictuelle, mais cela vient de ce qu'il n'y a pas eu de contrat comme au cas du voyageur sans billet, ou de ce que n'ayant pas été parties au contrat, et n'y ayant pas été valablement représentées (voyageur voulant bénéficier d'un coupon de retour dont l'aller a été utilisé par un autre), elles ne peuvent l'opposer à la Compagnie, et pas du tout de l'absorption de l'action contractuelle par l'action délictuelle.

M. Chavegrin dans une note mise en suite d'un arrêt de la Cour de Paris du 31 janvier 1895, note que nous avons déjà relatée en renvoi, tout en se déclarant partisan de la théorie contractuelle, fait une distinction basée sur le rôle plus ou moins actif qu'a joué le voyageur dans l'accident dont il a été victime.

Nous examinerons plus tard le mérite de cette distinction, qui, croyons-nous, est relative à l'étendue de la responsabilité et non à sa nature.

Enfin un nouvel ouvrage qui vient de paraître au cours de notre travail se prononce, sans toutefois discuter la question, pour la responsabilité délictuelle (1).

(1) Guillaumot : Organisation des chemins de fer en France, p. 246.

D'ailleurs il est à remarquer que la majorité des auteurs que l'on peut invoquer en ce sens (Picard, Féraud-Giraud, Lamé-Fleury) s'abstiennent de toute discussion, ils nous fournissent plutôt la synthèse de la jurisprudence qu'une opinion personnelle résultat de la combinaison, des principes de droit et d'équité.

La Jurisprudence dont il convient de tenir compte, même dans une étude purement théorique, a été pendant longtemps très hésitante sur la question.

Actuellement elle semble accuser une préférence de plus en plus marquée pour la responsabilité délictuelle, n'admettant pas la responsabilité contractuelle ; elle lui donne alors comme fondement l'article 1382 du Code Civil ; c'est la responsabilité de droit commun qui est encourue en dehors de tout contrat.

« Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. »

Cependant on peut relater d'assez nombreuses décisions de jurisprudence conformes à la théorie que nous avons exposée et soutenue.

Le sergent-major Thibaut allant de Charleroi à Namur était tombé sur la voie ferrée, en s'appuyant à la portière du wagon ; il était constant que la dite portière n'avait pas été fermée comme elle devait l'être par les soins des employés...

La cour rendit en sa faveur, en date du 20 no-

vembre 1881, un arrêt dont les attendus sont décisifs (1) :

« Attendu que l'Etat Belge appelant a contracté
« envers l'intimé l'obligation de le transporter avec
« tout le soin que comporte la sécurité des voya-
« geurs ; qu'il est constant que par la négligence des
« agents de l'Etat à s'assurer que les portières, etc...
« l'Etat n'a point satisfait aux obligations que lui
« imposait son contrat, etc... »

Saintelette nous rapporte le texte d'un autre arrêt de la même Cour, en date du 14 mai 1883, dans le même sens (2) :

« Attendu que tout exploitant d'un chemin de
« fer, en se chargeant du transport d'un voyageur,
« s'engage envers celui-ci à apporter à l'organisation
« et à l'exécution de ce service tout le soin et toute la
« vigilance que commande la sécurité des personnes ;
« que spécialement pour le cas d'accident, il assume
« l'obligation du voiturier nettement formulée en
« l'article 1784 du Code Civil comme en l'article 103
« du Code de Commerce, etc..... »

En France, nous trouvons aussi quelques arrêts tranchant la question de la même façon.

En particulier, la Cour d'Aix a rendu le 12 décembre 1887 un arrêt très concluant (3) :

(1) Pasierisie, 1882, II, page 136.

(2) Arrêt inédit relaté par M. Saintelette (op. cit. p. 96).
Autre arrêt de la même Cour et dans le même sens du 23 janvier 1884.

(3) Aix, 12 décembre 1887 (S. 1888, 2, 439). — Dans le même sens : Adde : Aix, 5 juillet 1887, (S. 1887, 2, 230). — Cour

« Attendu que le contrat est commutatif, qu'en
« échange d'un prix payé ou à payer, le voiturier
« assume l'obligation de rendre à destination la per-
« sonne avec laquelle il traite... avec tous les soins
« possibles ;

« Attendu que si l'article 1784 du Code Civil
« formule l'application de ce principe au transport
« des choses, on ne saurait induire de son silence
« quant aux personnes que cette application doit
« être écartée.

Enfin, un arrêt plus récent de la Cour d'appel
de Paris se prononce dans le même sens (1) :

« Considérant si ce dernier article (article 1784)
« vise non les personnes, mais les choses, et s'il
« existe entre les unes et les autres une incontes-
« table différence, puisque les personnes ne sont pas
« des objets inertes, et peuvent être elles-mêmes la
« cause de dommages dont elles ont eu à souffrir, il
« ne s'en suit pas que le transporteur ne soit pas
« tenu de veiller à leur sécurité, sauf à invoquer pour
« sa décharge, s'il y a lieu, la faute qu'elles ont pu
« commettre ; que le voyageur accidentellement
« blessé au cours d'un transport, pendant que le voi-
« turier a pris charge de sa personne, est donc pro-
« tégé par la loi du contrat, en dehors des disposi-
« tions des articles 1382 et suivants ; que le voiturier
« est en pareil cas responsable de plein droit du

Paris, 27 novembre 1866. Lamé-Fleury, Code annoté des che-
mins de fer en exploitation, p. 669.

(1) Paris, 27 juillet 1892 (D. 1892, 2, 557).

« dommage qui vient à être subi, et que c'est à lui
« qu'il appartient de faire la preuve que ce dommage
« est provenu d'une cause qui ne lui est pas imputable.

La Jurisprudence tend à abandonner de plus en plus notre système corroboré par les décisions précitées. — Mais un arrêt qui nous semble donner une idée assez exacte de la théorie délictuelle, et auquel tous les autres peuvent se rattacher est celui rendu par la Cour de Cassation le 10 novembre 1884 (1), il est du reste suivi dans le recueil périodique d'une note de M. Lyon-Caen, dans laquelle, l'éminent professeur se montre très explicite et conclut en sens contraire :

« Attendu, nous dit cet arrêt, qu'en déclarant
« dans l'art. 1784 Code civil, les voituriers respon-
« sables de la perte et des avaries des choses qui leur
« sont confiées à moins qu'ils ne prouvent qu'elles
« ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force
« majeure, le législateur a clairement indiqué par les
« expressions mêmes dont il s'est servi qu'il ne s'oc-
« cupait que du transport des choses et marchandises,
« et non du transport des personnes ;

« Attendu que la règle édictée par cet article
« 1784 n'est que l'application au dépôt nécessaire de
« la chose transportée entre les mains du voiturier,
« du principe général posé par les articles 1302 et
« 1315 du même Code sur la preuve de la libération,
« principe d'après lequel le voiturier doit comme
« tout autre dépositaire d'un corps certain le rendre

(1) Sirey, an. 1885, 1, 129.

« en bon état à celui qui le lui a remis, ou bien justifier de l'extinction de son obligation par paiement, par cas fortuit ou par force majeure ;

« Attendu que ce principe ne saurait être appliqué au transport des personnes, par rapport auxquelles les règles de la responsabilité civile sont exclusivement fixées par les articles 1382 et suivants du Code Civil. »

Nous devons avouer que ces attendus sont catégoriques et écartent d'une façon péremptoire, d'abord la responsabilité basée sur l'article 1784 qui reste spécial au transport des marchandises, et en second lieu la responsabilité contractuelle basée sur les principes généraux qui gouvernent les contrats, pour recourir à la seule responsabilité de droit commun.

D'ailleurs, de nombreuses décisions pourraient être citées en ce sens qui ne sont que le pâle reflet de celle-ci (1) ; aussi, croyons-nous inutile de les relater

(1) Aix, 6 mai 1872, Lamé-Fleury. Bulletin annoté des chemins de fer, 1873, p. 79.

Tribunal de Bordeaux, 11 décembre 1885 ; même ouvrage 1888, p. 50 ;

Tribunal de la Roche-sur-Yon, 12 juillet 1887 ; même ouvrage, 1888, p. 51 ;

Poitiers, 6 février 1888 (S. 1888, 2, 138) ;

Douai, 3 mars 1890, Lamé-Fleury, ouvrage cité, 1890, p. 79 ;

Tribunal de Lille, 22 octobre 1891 ; même ouvrage, 1891, p. 194 ;

Paris, 13 avril 1892 (S. 1893, 2, 93) ;

Paris, 21 février 1894 (S. 1894, 2, 69) ;

Paris, 4 avril 1894 (S. 1895, 2, 143) ;

Paris, 26 décembre 1894 (Journal *Le Droit*, du 20 janvier 1895) ;

Paris, 10 mai 1895 (Journal *Le Droit*, du 3 octobre 1895).

ici ; si nous avons tant insisté sur les décisions du parti adverse, c'est qu'elles nous fournissaient de nouveaux arguments en faveur de notre système, ou tout au moins qu'elles précisaient ceux que nous avions déjà employés.

Enfin la Cour suprême de Belgique, dont nous avons cité plusieurs arrêts en sens contraire, s'est elle-même ralliée à cette opinion (1), et cela depuis une loi belge du 25 août 1891 que nous étudierons dans notre dernier chapitre réservé à la législation comparée.

(1) Cassation, Belgique, 5 octobre 1893 (S. 1894, 4, 5).

CHAPITRE II

Etendue de l'obligation de garantie imposée aux Compagnies de Chemins de Fer.

Il résulte de notre premier chapitre que la responsabilité qui incombe aux Compagnies de chemins de fer vis-à-vis du voyageur victime d'un accident, naît, non seulement à l'occasion du contrat de transport, mais encore dérive directement de son inexécution ; suivant l'expression de M. Saintelette, c'est une garantie.

Il s'agit maintenant d'étudier l'étendue de cette garantie ; ici, le plus simple est, nous semble-t-il, de procéder par limitations partielles, c'est ce que nous ferons en examinant successivement, en nous plaçant à des points de vue différents :

- 1° Entre quelles dates fonctionne la garantie ?
- 2° Entre quelles personnes ?
- 3° A la suite de quels accidents ?

SECTION I. — *Entre quelles dates fonctionne la garantie ?*

Le contrat de transport définitif par l'accord des volontés est conclu en fait par la manifestation unilatérale de la volonté du voyageur qui accepte les offres permanentes de la Compagnie. La remise du billet par le préposé au voyageur, n'est évidemment que la constatation de ce contrat, inutile pour sa perfection, mais très importante pour la preuve facile de sa formation.

Nous allons voir d'ailleurs qu'il n'y a pas d'intérêt pour nous à distinguer ces deux époques, puisque ni l'une ni l'autre ne servent de point de départ à la zone dangereuse pour la Compagnie : en effet, si un accident arrive au voyageur dans la salle des Pas-Perdus ou sur les quais extérieurs de la gare, cette circonstance qu'il a ou qu'il n'a pas encore pris son billet ne saurait influencer sur la nature de la responsabilité qui pourra incomber à la Compagnie ; ce n'est pas un accident de transport ; d'autre part cette qualification ne doit pas être réservée exclusivement à ceux survenus en cours de route.

Pour la solution de cette question, il y a lieu de rechercher à quel moment commencent les faits d'exécution du contrat ; c'est évidemment au moment où le voyageur passe dans les locaux réservés (salles d'attente), puisqu'il fait alors usage pour la première fois de son billet ; s'il n'en avait pas eu, le contrôleur ne l'aurait pas laissé pénétrer.

Remarquons tout l'intérêt que prend la détermination de ce moment précis pour les billets qui sont pris quelquefois plusieurs jours avant le départ, par exemple pour les billets circulaires.

Dès lors, tout accident survenu au voyageur, engagera de la façon la plus complète la responsabilité de la Compagnie, qu'il soit survenu en cours de route, sur les quais intérieurs, dans les salles d'attente, buffets de gare, etc. ; nous ne voyons pas la raison de distinguer entre ces différents cas.

Inversement, l'obligation de garantie prendra fin lors de la sortie non de la gare, mais des locaux réservés, sortie qui sera généralement concomittante de la remise du billet à l'employé de service.

Il peut arriver cependant que le voyageur ne remette pas le billet à la sortie de la gare : c'est le cas des billets circulaires et des cartes de circulation ; cette circonstance n'empêche évidemment pas l'obligation de garantie de prendre fin, ou tout au moins d'être suspendue jusqu'à la reprise du voyage. Tout cela semble tellement évident, que la majorité des auteurs (Picard, Féraud-Giraud, Chavegrin, etc.) n'en parlent même pas.

Seule la note de M. Lyon-Caen (1) dont nous avons déjà parlé est explicite à ce sujet ;

« Cette obligation existe sans doute avant tout
« pendant que le train est en marche, mais elle sub-
« siste alors même qu'il est arrêté, que le voyageur

(1) Note sous Cass. 10 novembre 1884 (S. 1885, 1, 129). Dans le même sens ; Louis Sarrut note sous Cass. D. 1885, I 433.

« est descendu, tant que celui-ci n'est pas sorti de la
« gare d'arrivée. et n'a pas pour ainsi dire donné
« décharge à la Compagnie en restituant le billet qui
« lui a été délivré lors du départ. »

SECTION II. — *Entre quelles personnes existe
l'obligation de garantie.*

Cette question se décompose en deux autres :

1° Qui peut intenter l'action en responsabilité ?

2° Contre qui elle peut être intentée ?

I. *Qui peut intenter l'action en responsabilité.* —

On conçoit facilement qu'un accident de chemins de fer, suivant qu'il entraîne la mort ou simplement des blessures donne lieu à des réclamations de la part des personnes dont la qualité varie à l'infini, tels que : voyageur victime de l'accident, héritiers, créanciers, parents, amis, etc. Parmi ces diverses catégories de personnes, certaines ont l'action contractuelle, d'autres, seulement l'action délictuelle. Nous allons les examiner successivement :

1° Victime de l'accident. — Personne ne lui refuse l'action, pourvu toutefois que la blessure ne soit pas insignifiante ; nous avons en ce sens une décision du Tribunal de Commerce de la Seine du 21 février 1880 (1).

Pour elle, le préjudice résulte nécessairement de

(1) Lamé-Fleury. — Bulletin annoté des chemins de fer, 1890, p. 19.

la blessure, qui aura généralement entraîné l'incapacité au moins temporaire de se livrer au travail habituel, ou qui aura nécessité des frais de médecin et de pharmacien.

Dans le cas même où aucun préjudice pécuniaire ne serait résulté pour la victime du fait de la blessure, le préjudice moral constitué par les souffrances endurées suffirait à fonder l'action.

Si le voyageur n'a pas été blessé d'une façon apparente, mais qu'une maladie se soit déclarée par suite de l'accident, il sera admis à réclamer de ce chef des dommages et intérêts à la Compagnie, même si la maladie ne s'est déclarée que quelques temps après l'accident, il est bien entendu d'ailleurs qu'il devra établir un rapport de causalité entre les deux événements (1).

On peut se demander si l'on doit appliquer la même solution au cas de simple peur éprouvée par le voyageur, nous ne le croyons pas, pourvu toutefois que cette peur n'ait pas produit une lésion d'où il pourrait résulter une maladie, nous rentrons alors dans l'hypothèse précédente.

Le voyageur qui a été indemnisé une première fois peut obtenir ultérieurement de nouvelles indemnités, si une aggravation imprévue vient à se manifester dans son état (2). Peu importerait qu'il eut

(1) Tribunal civil de Marseille, 8 août 1868. Lamé-Fleury 1872 p. 86.

(2) Depuis l'arrêt rendu par une Cour d'appel (Besançon 8 avril 1865), la situation d'un voyageur tombé au bas du

renoncé à toute revendication ultérieure : sa renonciation aurait pu en effet, ne s'appliquer qu'aux conséquences susceptibles d'être prévues lorsqu'il l'a souscrite (Cour de Paris 11 août 1868). Marché contre Compagnie d'Orléans, et, 24 août 1868, Cour de Cassation 23 mai 1870 ; Compagnie de l'Est contre Collichet).

Dans ces différentes conditions, nous voyons que le préjudice est suffisamment établi pour fonder l'action de la victime.

Si nous considérons le cas le plus ordinaire, celui du voyageur ayant un billet qu'il a payé à plein tarif, il est bien certain que nous devons conformément

marchepied d'une voiture d'un train auquel un mouvement de recul est imprimé par une manœuvre de gare, s'est aggravée de manière à constituer une cause nouvelle de dommages, et par suite, juridiquement, au point de vue de la réparation une cause nouvelle de demande. Cet état de choses nouveau, sinon dans son principe, du moins dans la manifestation de ses effets, n'existant pas pour l'appréciation des juges lors de la première décision, n'a évidemment pas été l'objet de celle-ci. Et, si elle a statué sur les conséquences de l'accident, tant dans le présent que pour l'avenir, elle n'a eu en vue que le dommage accompli et pouvant être prévu dans l'état des faits tels qu'ils existaient alors.

L'exception de la chose jugée n'est donc pas opposable.

« Au fond l'état de la victime, tel qu'il est actuellement et « qu'il peut encore s'aggraver dans l'avenir, est de nature à « influencer, plus qu'il n'avait pu d'abord être prévu sur les « moyens d'existence qu'elle trouvait dans son travail avant « l'accident.

« Il doit y être subvenu par une pension alimentaire, qui « supplée tant pour le présent que pour les éventualités de « l'avenir à l'amoindrissement de ses ressources ». T. Seine : 23 mars 1866, Lamé-Fleury code : p. 669.

a la doctrine que nous avons soutenue plus haut lui accorder l'action contractuelle avec tous les avantages qui y sont attachés.

Nous l'accorderons aussi aux voyageurs qui, pour différents motifs, ont des cartes de circulation gratuite (employés; cartes de faveur) ou payantes (carte d'abonnement) et à ceux qui jouissent d'une réduction sur le prix du billet (parents d'employés, billets de faveur, militaires, etc.).

Dans toutes ces hypothèses, en effet, il y a eu contrat : l'employé de chemins de fer a pour lui une carte de circulation et obtient pour les membres de sa famille des billets de faveur en exécution du contrat qui le lie à la Compagnie (contrat de louage d'ouvrage). Ces avantages matériels font pour ainsi dire partie de son traitement.

Les cartes parlementaires, ainsi que les billets à prix réduits ou gratuits délivrés aux militaires ou à différents fonctionnaires, font partie des charges de la Compagnie vis-à-vis de l'Etat qui ne lui a consenti la concession que sous la condition qu'elle s'y soumettrait, c'est un cas intéressant de stipulation pour autrui (1).

Quant aux billets et cartes de faveur, ils ne sont la plupart du temps délivrés par la compagnie qu'en échange de certains services rendus par les intéressés ; en tous cas, même alors que le billet ou la carte serait une pure faveur de la Compagnie, il y a

(1) Conseil de préfecture de la Seine, 28 novembre 1867, confirmé par Conseil d'Etat, 19 novembre 1868.

toujours contrat, mais contrat à titre gratuit. nous ne voyons pas pourquoi cette circonstance serait exclusive de l'obligation de garantie.

Cependant nous avons trouvé une thèse de M. Féolde où il nous dit à ce propos ; « En cas d'accident ou de retard, le bénéficiaire d'un permis ne peut invoquer son contrat comme le voyageur qui a payé sa place, pour réclamer une indemnité, car la Compagnie en le laissant voyager dans ses voitures s'est libérée de toute l'obligation qu'elle avait contractée envers lui. S'il veut agir contre la Compagnie en réparation du préjudice qu'il a éprouvé, il ne pourra le faire qu'en vertu de l'article 1382 du Code civil. Entre le voyageur à plein tarif et le bénéficiaire d'un permis, il existe une différence qu'il importe de signaler : en vertu de son contrat, la Compagnie doit faire voyager le premier, tandis qu'elle laisse simplement le second voyager ; avec le premier la Compagnie joue un rôle actif, avec le second, elle joue un rôle passif ».

« Cette distinction est inadmissible. elle a les mêmes obligations envers l'un qu'envers l'autre ; croit-on par exemple que les réclamations formulées contre un agent de l'exploitation n'auront pas la même valeur, qu'elles émanent d'un voyageur ayant un permis de circulation, ou d'un autre ayant payé sa place ? »

La délivrance des billets, dits de quais, engage aussi la responsabilité contractuelle de la Compagnie ; il est vrai que ce n'est plus un contrat de trans-

port qui est intervenu ; ce billet ne confère pas le droit de faire un voyage quelconque, ni même celui de monter dans les voitures, mais il permet pendant la durée de sa validité (une heure en général) l'accès des salles d'attente et des quais de débarquement ; pour tout accident arrivé dans ce délai et dans ces locaux, nous n'hésitons pas à considérer le porteur du billet comme un voyageur ordinaire.

Examinons maintenant la situation du voyageur sans billet (1) : ce dernier n'a pas traité avec la Compagnie, et il est de toute évidence que la responsabilité contractuelle ne peut être mise en jeu en l'absence de tout contrat.

Mais doit-on en conclure que la Compagnie soit exonérée de toute responsabilité par ce fait que le voyageur n'avait pas de billet ? Peut-elle lui dire, ce sont les propres expressions de M. Chavegrin ; « Vous êtes un intrus dans mon train, ne vous en prenez qu'à vous-même d'une mésaventure que vous n'auriez pas eue si vous n'aviez été là où vous ne deviez pas être. »

Nous ne le croyons pas, mais la responsabilité de la Compagnie sera cette fois-ci toute différente ; ce sera la responsabilité de droit commun édictée par

(1) Au voyageur qui n'a pas pris son billet, il faut assimiler : celui qui use d'un billet nul, par exemple d'un billet périmé, d'un coupon de retour dont l'acheteur n'a pas personnellement utilisé l'aller, billet d'abonnement ou permis individuel délivré à une autre personne, l'enfant âgé de plus de 3 ans dont la place n'a pas été payée, le voyageur qui a dépassé la station pour laquelle il avait pris son billet.

l'art. 1382, celle que mettrait en jeu un accident de passage à niveau (1).

Que décider maintenant si la victime de l'accident établit que son intention n'était pas de frauder la Compagnie, mais au contraire de payer le prix du billet ou le supplément de prix; par exemple, étant arrivé en retard à la gare de départ, il a dû monter précipitamment dans le train sans prendre de billet, ou ayant changé d'avis en cours de route, il veut continuer son voyage: sa bonne foi sera chose facile à établir s'il a prévenu le chef du train ou les autres personnes du compartiment. Remarquons que dans ce cas, il y a eu contrat malgré l'absence du billet qui n'en est que la constatation; il nous semble dès lors très équitable et conforme aux principes, d'admettre ce voyageur au bénéfice de la responsabilité contractuelle.

En ce sens, nous avons un jugement du Tribunal civil de Toulouse du 15 juillet 1893, confirmé pour ce qui nous intéresse par un arrêt de la Cour de Toulouse du 5 décembre 1893: entre Compagnie du Midi et Latapie; encore ce dernier n'avait-il fait part à personne de son désir de continuer son voyage au-delà du terme fixé par son billet; la Cour se fonde pour supposer la bonne foi de l'intimé sur un règlement intérieur de la Compagnie qui l'autorisait à payer son supplément à l'arrivée (2).

(1) Voir Cass., 13 mars 1895 (S. 1895, 1, 285).

(2) Voir aussi la note de Labbé sous cet arrêt: (S. 1894, II, 58),

Il est encore une hypothèse voisine, c'est celle du voyageur qui occupe une place différente de celle dont il a payé le prix. Au point de vue de la police intérieure des chemins de fer, il tombe sous le coup de l'article 63 de l'ordonnance de 1846 ; mais à notre point de vue, la Compagnie n'en est pas moins liée contractuellement vis-à-vis de lui ; au cas d'accident elle peut, il est vrai, atténuer ou même supprimer sa responsabilité en prouvant que le voyageur déclassé n'aurait pas été atteint dans un compartiment de sa classe.

Les partisans de la responsabilité délictuelle n'ont pas à distinguer les différents cas que nous venons d'étudier, et ne les citent que pour mémoire. V. Picard, Féraud-Giraud et l'ouvrage déjà cité de Georges Guillaumot, qui s'exprime ainsi :

« Les Compagnies doivent la sécurité à tous les
« voyageurs, ou plus exactement sont responsables
« non seulement des accidents survenus aux per-
« sonnes munies de tickets réguliers, mais aussi de
« ceux qui atteignent les porteurs de cartes gratuites,
« ou même les individus circulant sans billet, et par
« suite en contravention à la police des chemins de
« fer ».

2° *Héritiers et créanciers de la victime.* — Lorsque l'accident aura causé la mort du voyageur, la plupart du temps, l'action sera intentée par ses héritiers. Il est donc intéressant de savoir quels sont ici leurs droits :

Si la mort d'un voyageur a été instantanée, et

concomittante de l'accident qui l'a causée, nous dit Féraud-Giraud, le droit à une réparation ne peut prendre naissance dans la personne de la victime et être transmis à ses héritiers en cette qualité ; c'est là le résultat auquel arrivent logiquement tous les partisans de la théorie délictuelle.

Ce raisonnement ne s'applique plus lorsque, comme nous, l'on fonde cette responsabilité sur l'inexécution du contrat de transport. Alors qu'on ne peut hériter d'un droit qui n'est pas né, c'est le cas précédent, on hérite parfaitement d'un droit résultant d'un contrat.

« Les conventions, porte l'article 1165 Code Civil, n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes ».

Or, pour avoir la qualité de partie contractante, il n'est pas nécessaire d'avoir figuré en personne dans le contrat ; il suffit d'y avoir été représenté conformément à la loi : c'est précisément le cas des ayant-cause universels des parties contractantes : héritiers, donataires, légataires universels.

Ils pourront donc intenter l'action en dommages-intérêts, et remarquons que ce sera l'action contractuelle, celle qui aurait appartenu à la victime si elle avait vécu, avec tous ses avantages, sans qu'ils aient besoin d'arguer d'un autre préjudice que celui subi par la victime. Il est bien entendu d'ailleurs que l'exercice de cette action, qui appartient dès l'ouverture de la succession aux héritiers légitimes, ne saurait appartenir aux successeurs irréguliers qu'après

la délivrance ou l'envoi en possession. Cette différence ne légitime pas la distinction que nous avons trouvée dans la thèse de M. Louis Sarrau (op. déjà citée), et qui conduit l'auteur à refuser définitivement aux successeurs irréguliers l'action de leur auteur :

« On ne peut dire que ceux-ci ont été parties au
« contrat en la personne du *de cuius*, pour eux la
« discussion sur la nature de la responsabilité de
« l'entrepreneur de transport n'offre aucun intérêt ;
« à leur égard, elle est toujours délictuelle ».

Il en sera de même des créanciers, qu'on les classe parmi les ayant-cause universels comme Baudry-Lacantinerie et Barde (obligation), ou que l'on invoque uniquement en leur faveur l'article 1166 :

« Néanmoins, les créanciers peuvent exercer tous
« les droits et actions de leur débiteur, à l'exception
« de ceux qui sont exclusivement attachés à la
« personne. »

Ici, se pose cependant une question très controversée : l'action en dommages-intérêts qui appartient à la victime constitue-t-elle ou non un droit exclusivement attaché à la personne ?

Nous devons reconnaître que la jurisprudence se déclare contre nous pour l'affirmative dans un jugement du Tribunal civil de la Seine en date du 9 janvier 1879 (1) et dans un autre du même Tribunal du 12 janvier 1882. Mais, inspirons-nous de la note de M. Labbé qui suit ce jugement.

(1) S. 1881, II, 21.

D'après lui cette question doit être résolue par une distinction : la solution généralement admise, nous voulons parler de l'affirmative soutenue énergiquement par nombre d'auteurs et en particulier par M. Sourdat (1) est fondée dans le cas où les dommages-intérêts ont pour but de réparer un préjudice moral, mais non lorsqu'ils sont destinés à réparer un préjudice matériel, un préjudice d'ordre pécuniaire. Une personne à la suite de coups qu'elle a reçus, de blessures qui lui ont été faites, est mise pour un temps plus ou moins considérable, peut-être même pour toujours, dans l'impossibilité d'exercer sa profession ; elle se trouve ainsi privée du traitement, ou plus généralement, des avantages attachés à l'exercice de celle-ci ; de plus, elle est obligée de payer des frais qui sont la conséquence de l'accident dont elle a été victime, par exemple les frais de médecin, de pharmacien. Le droit de demander de ce chef des dommages-intérêts, n'est nullement fondé sur un intérêt moral, ou, tout au moins, on ne peut dire que l'intérêt sur lequel il est fondé soit surtout moral. L'action qui est intentée pour obtenir ces dommages-intérêts n'est pas une action *vindictam spirans* ; elle a surtout pour objet la réparation d'un préjudice pécuniaire, qui consiste, soit dans une diminution de patrimoine, soit dans un gain marqué, soit même dans ces deux éléments à la fois. Quand l'action dont nous parlons se justifie par un préjudice matériel, il

(1) Sourdat : ouvrage cité, t. I, numéro 73 et suiv.

nous semble rationnel de l'assimiler à l'action en dommages-intérêts fondée sur un délit ou un quasi-délit commis contre les biens.

Si l'on admet ce raisonnement pour les actions en dommages-intérêts nées d'un délit ou d'un quasi-délit, pourquoi ne pas l'appliquer aussi à notre cas où l'action naît de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'un contrat ? Cette solution nous paraît d'autant plus équitable et logique, qu'il nous semble difficile pour ne pas dire impossible de faire intervenir l'idée de vengeance vis-à-vis d'une Compagnie dont la personnalité est forcément indifférente à la victime puisqu'elle ne peut lui supposer l'intention de nuire.

Ajoutons en passant que les créanciers des héritiers pourraient en vertu du même article, intenter l'action en dommages-intérêts qui appartient personnellement à leur débiteur pour le préjudice que lui cause la mort de son auteur, action dont nous allons maintenant parler.

3° *Tiers.* — En dehors de l'action qui appartient au défunt et dont nous avons réglé les conditions d'exercice par les héritiers, ceux-ci ont encore une autre action, fondée non plus sur le préjudice causé au voyageur, mais sur le préjudice personnel que leur cause l'accident ; cette action, peut appartenir non seulement aux héritiers, mais encore aux parents de la victime, aux personnes reliées à lui par un lien d'affection et plus généralement à toute personne qui

justifie d'un préjudice personnel suffisant pour fonder l'action.

Cette dernière n'a plus du tout le caractère contractuel que nous avons reconnu à l'autre (1) ; cependant MM. Lyon-Caen et Renault dont l'opinion fait autorité en la matière nous disent (2). « Le caractère
« contractuel de la responsabilité du voiturier à rai-
« son des accidents de personnes doit, selon nous
« être admis, que l'action en dommages-intérêts soit
« exercée par le voyageur lui-même ou par ses héri-
« tiers lésés par sa mort résultant d'un accident. Il
« nous semble que le voiturier s'engage éventuelle-
« ment quand il se charge du transport d'une per-
« sonne, à réparer le dommage pouvant résulter pour
« elle ou même pour ses héritiers, de l'accident qui
« pourrait lui arriver. »

Cette solution bien que pouvant très logiquement se soutenir, nous semble étendre bien loin les obligations des Compagnies de chemins de fer. Nous ne l'avons du reste retrouvée nulle part ailleurs.

Cette action est fondée sur un préjudice subi par le demandeur du fait de la mort de la victime ; ce préjudice variera à l'infini suivant les espèces ; il ne nous serait pas possible de passer en revue les différents cas que présente la jurisprudence ; mais il est facile de les faire entrer dans une classification ; le préjudice allégué sera toujours ou matériel ou moral ;

(1) En ce sens V. Louis Sarraut ; note D. 1885, I, 433.

(2) Traité de droit commercial, tome III, p. 501.

doit-on admettre comme fondement de la demande indistinctement l'un ou l'autre ?

Pourquoi non ? Logiquement, nous ne voyons pas d'objection, cependant, nous devons reconnaître que l'indemnité allouée étant la juste réparation du dommage causé, il nous semble difficile de tenir compte d'un dommage fondé seulement sur l'affection que le demandeur pouvait avoir pour la victime ; cela aurait pour résultat direct, en outre des appréciations difficiles et flottantes des tribunaux, une tarification odieuse d'un sentiment.

Mais, en dehors de ce cas particulier, nous ne voyons pas pourquoi l'on ne tiendrait pas compte d'un préjudice moral ; nous pensons donc, notre opinion pouvant du reste se placer sous l'égide de M. Laborde (1), qu'il y a lieu de faire une distinction entre l'intérêt moral et l'intérêt d'affection ; l'affection n'a pas de valeur, le bien moral en a une ; l'affection répugne à toute évaluation pécuniaire, la preuve de son existence et de son degré ne peut se faire que par le témoignage de la personne même qui l'invoque, car elle est toute en elle ou dans les marques extérieures qu'elle donne elle-même de ses sentiments ; admettre cette preuve, ce serait violer la règle qu'on ne peut se créer un titre à soi-même.

Très différent est le bien moral ; il consiste dans l'opinion du public sur l'honneur, la considération, la réputation d'une personne. Pour prouver son existence

(1) *Revue critique* (op. cit.), 1894, p. 25.

et son degré, on fait appel à l'appréciation des tiers. Ici, une enquête sera possible, c'est du reste le seul fondement de toutes les actions en diffamation.

La jurisprudence ne fait nulle part cette distinction, mais en fait elle s'y soumet souvent, aussi est-elle très divisée sur la question telle que nous l'avions posée au début : doit-on admettre ou rejeter les actions fondées sur un intérêt moral ? (1)

Quelque solution que l'on adopte, le préjudice doit être actuel et certain, on ne peut exiger sa réparation avant qu'il se soit produit ; un dommage seulement éventuel et possible, bien que d'ailleurs l'éventualité en soit très bien établie, ne saurait fonder une demande ; à l'appui de notre assertion nous pouvons relever le considérant décisif d'un arrêt de la Cour d'appel de Besançon en date du 1^{er} décembre 1880 (2) :

« Considérant qu'il suffit pour que l'action
« soit accueillie qu'elle s'appuie sur la justification
« d'un préjudice moral ou matériel, mais qu'il est
« indispensable que ce préjudice soit non seulement
« éventuel et possible, mais actuel et certain. »

En résumé : ont l'action contractuelle en dommages-intérêts : le voyageur qui a un billet régulier même gratuit, ou qui établit son intention de payer

(1) Voir : Alger, 23 mai 1892 (S. 1894, II, 62). — Tribunal de Lyon, 11 juin 1892 (S. 1894, II, 22). — Besançon, 6 juillet 1892 (S. 1894, II, 61). — Douai, 7 juillet 1892 (S. 1894, II, 20). — Douai, 28 décembre 1892 (S. 1894, II, 22). — Cassation, 20 février 1863 (S. 1863, I, 321). — Bourges, 16 décembre 1872 (S. 1874, II, 71).

(2) Lamé-Fleury. Bulletin annoté, 1881, p. 47.

sa place, et d'autre part ses héritiers et ses créanciers agissant de son chef et dans la mesure du préjudice qui lui a été causé. Ont l'action délictuelle : le voyageur voyageant sans billet et avec l'intention de frauder, et d'autre part toute personne, héritier ou non, agissant en son nom personnel et dans la mesure du préjudice causé au demandeur.

Parfois, le même accident pourra engendrer plusieurs actions en dommages intérêts ; ainsi, pour ne citer qu'un exemple récent, le Tribunal de Commerce de la Seine a décidé par un jugement du 19 août 1896 qu'une Compagnie devait être rendue responsable des conséquences de l'accident non seulement à l'égard de la victime qui, dans l'espèce était un commis, mais vis-à-vis du patron au compte duquel il voyageait.

Le fait par le voyageur d'avoir déjà déduit son droit en justice n'empêche pas les tiers justifiant d'un préjudice suffisant à eux causé, d'intenter l'action délictuelle ; on ne peut leur opposer l'exception de la chose déjà jugée, il n'y a ni identité de personnes, ni identité d'objet, ni identité de cause ; au contraire de ce qui arriverait pour l'action contractuelle ; l'héritier formulant une demande ayant même cause, le dommage causé à la victime, et se déduisant entre les mêmes personnes, puisque l'héritier joue ici le rôle d'ayant-cause universel de son auteur.

Ainsi : une Compagnie avait été condamnée à payer une somme de 3,000 fr. et une rente viagère de 1,500 fr. à un voyageur blessé dans une collision de

trains. Le voyageur vint à mourir des suites de ses blessures deux ans après l'accident, laissant une veuve et une fille mineure. La veuve réclama de nouveau une indemnité, tant pour elle que pour son enfant, et le Tribunal civil de la Seine lui en accorda une. La Cour de Paris, saisie de l'affaire, déclara que dans ces circonstances, l'exception de la chose jugée ne pouvait être opposée par la Compagnie à la veuve de la victime à raison de la première allocation de dommages-intérêts. La veuve obtint une rente annuelle et viagère de 300 fr., et la fille mineure une somme de 2,000 fr. (1). L'exception de la chose jugée ne pouvait être invoquée dans cette affaire ; car, en effet, la victime de l'accident se plaignait qu'elle avait été blessée et rendue incapable de travailler, la veuve et sa fille se plaignaient que l'accident les avait privées d'un mari et d'un père, elles agissaient en leur nom personnel, il n'y avait donc dans les deux circonstances ni identité de personnes, ni identité de cause.

Est encore recevable la demande en indemnité formée par la victime d'un accident ou ses héritiers, bien qu'il soit antérieurement intervenu entre la victime et l'auteur de l'accident un arrangement aux termes duquel la première acceptait une indemnité en déclarant renoncer à élever aucune réclamation à l'avenir, si le consentement des parties avait été déterminé par une erreur commune sur la gravité de la blessure (2).

(1) Paris, 15 juillet 1875. Lamé-Fleury. Bulletin, 1880, p. 68.

(2) Paris, 11 août 1868. S. 69, II, 72.

II. *Contre qui peut être intentée l'action en responsabilité.* — L'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, porte :

« Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin
« de fer sont responsables soit envers l'Etat, soit en-
« vers les particuliers, des dommages causés par les
« administrateurs, directeurs ou employés à titre
« quelconque au service de l'exploitation du chemin
« de fer. »

On retrouve là l'application à un cas particulier de l'article 1384 du Code Civil : « On est responsa-
« ble, non seulement du dommage que l'on cause par
« sa propre faute, mais encore de celui qui est causé
« par le fait des personnes dont on doit répondre ou
« des choses que l'on a sous sa garde... »

« Les maîtres et les commettants sont respon-
« sables du dommage causé par leurs domestiques et
« préposés dans les fonctions auxquelles il les ont
« employés. »

Voilà les deux articles sur lesquels les partisans de la responsabilité délictuelle s'appuient pour en arriver à cette vérité que la jurisprudence n'a jamais contestée : les Compagnies de chemins de fer sont responsables du fait de leurs agents. L'action exercée contre une Compagnie est donc pour ainsi dire indirecte puisqu'elle rejaillit de la personne de son employé sur elle.

Pour nous, au contraire, l'action résulte du contrat de transport et tout doit se passer directement

entre les parties contractantes : compagnie d'une part, voyageur d'autre part, sans que l'esprit ait besoin de passer par la personnalité de l'employé, pour remonter à celle de l'agent responsable.

En un mot, la responsabilité contractuelle nous fait suivre un processus tout différent de celui de la responsabilité délictuelle ou de la responsabilité pénale lorsqu'elle existe.

Mais la Compagnie sera-t-elle responsable de tous les faits de ses agents sans distinction ? Il faut que le fait se soit produit dans l'exercice de leurs fonctions ; nous ne voulons pas dire par là que l'employé n'engage la responsabilité de la Compagnie que par des faits qui, réglementairement, rentrent dans ses fonctions ; ainsi, un facteur des messageries qui manœuvrant inopportunément une aiguille cause un déraillement, entraîne bien la responsabilité de la Compagnie de la même façon que si la faute provenait d'un aiguilleur chargé de cette manœuvre ; les règlements qui fixent les fonctions de chaque employé et délimitent les divers services sont essentiellement d'ordre intérieur et nullement opposables au voyageur qui n'a même pas à les connaître ; mais, si, au contraire, cette manœuvre d'aiguille a été opérée par un agent qui, n'étant pas de service, s'est introduit par ruse sur la voie, la Compagnie ne peut être rendue responsable de cet attentat, en dehors des heures de service, l'employé est par rapport à elle un étranger ; il est vrai, que dans l'espèce, sa responsabilité pourrait être engagée par le fait d'avoir insuffisam-

ment surveillé la voie et d'en avoir permis l'accès contre les règlements du cahier des charges.

Dans la plupart des cas, la responsabilité de la Compagnie, sera engagée par ce seul fait que l'acte ayant provoqué l'accident aura été commis par un de ses agents de service, c'est-à-dire pendant la durée de ce service, que le fait incriminé rentre ou non dans ses attributions. Cependant, c'est là une question de fait à laisser à l'appréciation du juge, et il convient de ne pas l'enfermer dans des limites trop étroites.

Pour nous l'action sera toujours dirigée contre la Compagnie, jamais contre l'agent en faute ; si l'on admet la responsabilité délictuelle, l'action peut être dirigée contre l'employé ; mais il n'en est pas moins vrai que l'action dirigée contre la Compagnie en vertu de l'article 1386 constitue une action principale, dont le sort n'est pas subordonné à celui de l'action dirigée en même temps contre la personne signalée comme ayant été l'auteur directe du dommage.

Le rejet de cette dernière action n'entraîne pas forcément celui de la première ; on a pu par erreur diriger à faux la première attaque, par exemple ne pas avoir mis en cause les employés et s'être adressé à d'autres ; la décharge de ces derniers n'implique ni la décharge des premiers, ni celle de la compagnie ; d'ailleurs on n'est jamais forcé de s'adresser en premier lieu à l'employé coupable, on peut s'adresser directement à la compagnie ; la responsabilité édictée par

l'article 1.384 est une responsabilité principale et non subsidiaire (1).

Devons-nous examiner la responsabilité d'une compagnie à raison du fait d'une personne étrangère? Nous ne le croyons pas, à cause de l'évidence de la négative? cependant, nous nous inclinons devant l'autorité de MM. Picard et Féraud-Giraud. La compagnie n'est pas tenue de répondre du fait d'une personne étrangère à son service qui a été la cause d'un accident; cependant on relève presque toujours un défaut de surveillance ayant permis au fait de se produire, à la personne étrangère de s'immiscer dans un service, défaut de surveillance qui suffit à mettre en jeu la responsabilité de la compagnie... Ainsi jugé par la Cour de Montpellier le 23 juillet 1873 et par la Cour de cassation, le 13 juillet 1874, à l'occasion d'un accident résultant d'une fausse manœuvre d'un disque par un employé des postes (2).

Il peut se faire qu'un chemin de fer vienne à être placé sous une autorité militaire, soit française, soit même étrangère, le personnel ordinaire continue cependant à assurer les différents services, la responsabilité de la compagnie ne sera pas dégagée pour cela à moins que l'accident ne résulte des ordres donnés par l'autorité supérieure et non de la mauvaise exécution de ces ordres (2).

(1) En ce sens. Cassation, 19 février 1886, compagnie P-L-M contre Moret.

(2) Voir en ce sens: C. 27 juin 1876, S. 1877, I, 79, Dijon, 16 janvier 1873, S. 1873, II 35.

Dans l'examen des personnes responsables, nous avons supposé jusqu'ici le cas le plus simple qui puisse se présenter : la compagnie prend le voyageur au point de départ fixé sur le billet, et le transporte avec ses propres ressources jusqu'au point d'arrivée.

Mais pour cela, il faut supposer que le point de départ et celui d'arrivée se trouvent l'un et l'autre sur son réseau ; or, souvent les tracés, pour des raisons techniques ou économiques, passent à une certaine distance des localités qu'il serait avantageux de desservir ; dans ce cas, la Compagnie n'hésitera pas à créer un service de voitures ou de bateaux pour relier la gare à la localité ; dans beaucoup de gares importantes, il y a même des services d'omnibus régulièrement faits pour le transport à domicile des voyageurs ; il est bien certain que la Compagnie est responsable des fautes commises par les services accessoires, au même titre qu'elle est responsable de ses différents agents ; peu importe d'ailleurs qu'elle assume ces services au moyen d'un personnel particulier sous sa surveillance et son autorité directes, ou d'une entreprise distincte, cessionnaire de ses droits (2).

« Par cela seul, nous dit Lamé-Fleury (2), qu'une
« Compagnie industrielle aurait traité avec un entre-
« preneur général, et que celui-ci aurait sous-traité
« avec un entrepreneur particulier, on ne saurait
« prétendre que la Compagnie d'une part, et l'entre-

(1) Conseil d'Etat, 10 décembre 1855. S. 1856, II, 568.

(2) Code annoté des chemins de fer, p. 670.

« preneur général de l'autre, seront exonérés de
« toute responsabilité des fautes dommageables à
« autrui, commises par le sous-traitant ou par les
« employés ».

La solution est différente si la Compagnie se borne à procurer le transport par l'intermédiaire d'autres entrepreneurs avec lesquels elle a traité ; nous retombons alors dans l'hypothèse de la commission que nous allons examiner plus bas.

La question de savoir si par rapport à l'entrepreneur secondaire la Compagnie joue le rôle de préposant ou de commissaire est une question de fait dont la solution sera fournie par l'examen des traités particuliers ; d'ailleurs, en vertu de l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, ces traités doivent être autorisés par décision ministérielle, ce sera là un critérium presque toujours certain.

D'une façon générale, on peut dire qu'il y aura simplement commission toutes les fois que le service accessoire sera au compte personnel de l'entrepreneur et à ses risques et périls d'exploitation, et si le prix de transport des voyageurs autres que ceux provenant du chemin de fer est réglé par l'entrepreneur lui-même et à sa volonté (1).

L'exemple le plus commun du transport des voyageurs à la commission est celui que nous offre toute Compagnie de chemins de fer quand elle délivre un billet pour une gare desservie par une autre Com-

(1) Caen, 15 mai 1875, S. 1875, II, 264.

pagnie française, et même pour une Compagnie d'une nationalité différente. Dans ce cas, la Compagnie de chemins de fer avec laquelle le voyageur a traité joue deux rôles bien distincts : elle est entrepreneur de transport pour toute la partie du trajet qui s'effectue sur son réseau, et commissionnaire pour tout le reste ; c'est seulement cette dernière éventualité qui nous intéresse ici.

A qui la victime de l'accident pourra-t-elle s'adresser ? pour le transport de marchandises, le destinataire peut attaquer la Compagnie qui a reçu le colis, sans que celle-ci puisse repousser l'action dirigée contre elle en établissant la faute du voiturier substitué ; on ne peut admettre une solution différente, en présence de l'article 99 du Code de Commerce ; « il (le commissionnaire) est garant des faits « du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse « les marchandises. » Aussi, relevons-nous le plus parfait accord entre les auteurs (1).

Mais, doit-on étendre cette solution du transport des marchandises à celui des voyageurs ?

A simple inspection, l'article relaté semble se prêter admirablement à l'extension ; il n'a prévu peut-on dire, qu'un cas, celui qui occupera le plus souvent les tribunaux ; mais remarquons que la

(1) Voyez en ce sens : Thaller. Droit commercial, p. 589 et suiv. ; Boistel, droit commercial, p. 395 et suiv. ; Lyon-Caen et Renault : droit commercial, p. 484 et suiv. ; Duverdy : ouvrage sur les chemins de fer, p. 158 et suiv. ; Louis Sarran : thèse : p. 61.

section du Code de commerce dont fait partie l'art. 99 est tout entière relative au transport des marchandises, laissant de côté celui des voyageurs. D'autre part, et voici l'objection de fond : les règles de la commission sont les mêmes que celles du mandat ; cela ressort clairement de l'article de début de la matière (l'article 94 Code de commerce *in fine*) aux termes duquel : « les devoirs et les droits du commissionnaire qui agit au nom d'un commettant sont déterminés par le Code Napoléon, livre III, titre XIII (1). »

Par suite, la responsabilité du commissionnaire comme celle du mandataire n'est engagée que dans la limite de ses fautes ; il répond de la faute que n'aurait pas évitée un bon père de famille, ou plutôt un bon commerçant ; or, en confiant la réalisation du contrat à une autre Compagnie présentant les mêmes garanties de sécurité et de solvabilité qu'elle-même, l'une et l'autre étant soumises au contrôle de l'Etat, elle a exécuté sa commission sans commettre la plus légère faute ; sa responsabilité ne saurait donc être engagée ; mais alors, si en appliquant les règles générales de la commission, nous arrivons à un résultat diamétralement opposé à celui de l'article 99, c'est que cet article constitue une exception et doit en vertu de la règle : « *exceptio est strictissimæ interpretationis* », être rigoureusement cantonné au cas qu'il prévoit (2).

(1) Titre intitulé : « Du Mandat. »

(2) En sens contraire : Guillemin. Des transports successifs, p. 124,

D'ailleurs, cette clause de *du croire* qu'il renferme est basée sur la nécessité où l'on est d'augmenter la sécurité du commerce, sécurité compromise par ce fait ; qu'au cas de plusieurs voituriers successifs, il est très difficile de savoir auquel reprocher la faute d'un retard ou d'une détérioration ; pour un accident de voyageurs, au contraire, on déterminera toujours très facilement non seulement sur quel réseau, mais encore l'endroit précis où il s'est produit. Rien ne saurait nous donner une idée plus exacte de la nature juridique et des conséquences, au point de vue de la responsabilité de ce genre de contrat que les attendus d'un jugement du tribunal civil de la Seine en date du 30 mars 1889 (1) :

« Attendu que la Compagnie de chemins de fer,
« qui délivre à un voyageur, moyennant le paiement
« d'un prix unique, applicable à la totalité du trajet,
« un billet lui donnant le droit d'être transporté sur
« un point situé en dehors de son réseau, contracte
« vis-à-vis de celui-ci une double obligation : 1° l'o-
« bligation de le transporter elle-même jusqu'à l'ex-
« trémité de son réseau ; 2° l'obligation de le faire
« transporter pour la partie du trajet étrangère à son
« réseau, par d'autres agences de transport qu'elle se
« substitue ; qu'en d'autres termes, elle assume un
« double rôle, celui de voiturier pour le transport
« sur son réseau, celui de commissionnaire de trans-
« port pour le transport au-delà ;

(1) *Le Droit*, numéro du 10 avril 1889.

« Attendu, que la nature des obligations résulte
« tant pour la Compagnie du fait par elle d'avoir dé-
« livré un billet pour un point situé en dehors de
« son réseau, étant ainsi définie, il échet de recher-
« cher si elle est responsable vis-à-vis du voyageur
« des fautes commises au préjudice de celui-ci par le
« voiturier qu'elle s'est substitué pour l'exécution du
« contrat qui doit avoir lieu en dehors de son réseau ;

« Attendu, que si aux termes des articles 97 et
« suivants du Code de Commerce, le commission-
« naire de transport est garant des faits du commission-
« naire intermédiaire ou du voiturier qu'il se substi-
« tue, il résulte des termes mêmes dont le législateur
« s'est servi dans cet article, qu'en imposant cette res-
« ponsabilité au commissionnaire, il n'a eu en vue que
« le transport des choses et des marchandises, et non
« le transport des personnes ; que cette responsabi-
« lité spéciale, édictée seulement pour le cas de trans-
« port des choses et des marchandises, étant en de-
« hors du droit commun, ne saurait par voie d'ana-
« logie être étendue au transport des personnes qui
« reste soumis, en l'absence de dispositions particu-
« lières, aux principes généraux du droit en matière
« de responsabilité ;

« Attendu, d'une part, que si l'on analyse la si-
« tuation juridique résultant pour chacune des par-
« ties intéressées de l'exécution du contrat intervenu
« entre le commissionnaire de transport et le voya-
« geur, il est facile de reconnaître que, par rapport
« à celui-ci, lequel joue le rôle, de mandant, le com-

« missionnaire de transport et le voiturier qui lui suc-
« cède pour l'exécution complémentaire du transport,
« jouent le premier, le rôle de mandataire direct, et
« le second celui de mandataire substitué ;

« Attendu, d'autre part, qu'aux termes de l'article
« 1994 du Code Civil, le mandataire direct ne répond
« pas du mandataire substitué, lorsque celui-ci a été
« accepté par le mandant, et que d'ailleurs il était dé-
« signé dans le contrat ;

Nous ne voyons pas bien l'opportunité de faire intervenir ici l'article 1994 relatif à un cas très spécial du mandat ; en effet, pour faire jouer au second entrepreneur de transport le rôle de mandataire substitué, il faut, ou bien supposer un troisième entrepreneur de transport avec lequel le deuxième a traité au nom du voyageur en vertu du mandat reçu par substitution du premier, ou considérer le contrat de transport lui-même comme un mandat, ce à quoi se refuse toute analyse ; d'ailleurs l'article 1994 n'est qu'une application des règles générales du mandat, car, dans les deux cas qu'il prévoit la responsabilité du mandataire est engagée parce qu'il ne s'est pas tenu dans les limites de son mandat qui lui enjoignait par sa nature même, de ne pas se substituer de mandataire, ou, au cas de clause spéciale l'y autorisant, de s'en substituer un capable et solvable. En fait, tout au moins pour le cas le plus fréquent, celui de deux Compagnies de Chemins de fer, le voyageur n'aura jamais à redouter l'incapacité ni l'insolvabilité du second transporteur, et du reste il ne pourra jamais

prétendre qu'il n'a pas connu la substitution et par suite qu'il n'y a pas consenti ; mais il pourra en être autrement, si la seconde partie du voyage est assurée par un service de voiture le plus souvent de faible importance. Dans ce cas, l'ignorance où était le voyageur lorsqu'il a pris son billet de la substitution jointe à l'incapacité ou l'insolvabilité notoire du second transporteur pourront engager la responsabilité du commissionnaire.

Pour parer à cette éventualité, nous croyons que les Compagnies peuvent valablement se décharger de leur responsabilité à raison du choix du voiturier ; c'est ce qui arrive fréquemment.

Ainsi, la Compagnie P.-L.-M. (1) pour des billets d'excursion dans les gorges du Tarn indique que malgré la délivrance par les agents des stations de Mende et Banassac-la-Canourgue, de billets spéciaux valables pour la visite des gorges du Tarn, l'intervention de la Compagnie doit être considérée comme un acte officieux, et qu'elle décline toute responsabilité quant aux accidents qui pourraient se produire en dehors de ses lignes.

Que la Compagnie substituée soit française ou étrangère, le résultat est d'ailleurs le même.

Puisque nous mettons hors de cause la Compagnie qui a délivré le billet pour tous les accidents survenus en dehors de son réseau, la Compagnie sur le réseau de laquelle il s'est produit devra par contre être toujours déclarée responsable.

(1) Livret-Guide officiel, juillet 1895, p. 67.

La détermination exacte du lieu de l'accident peut donc devenir un point d'une importance capitale, mais elle sera faite très simplement même dans les cas douteux, par exemple celui où l'accident aura eu lieu dans une gare commune, grâce aux nombreuses enquêtes administratives, judiciaires et intérieures qui seront ordonnées à ce sujet.

Quant au fondement de cette responsabilité, il faut le rechercher dans la combinaison du contrat qui relie les deux Compagnies et d'après lequel elles s'engagent à se représenter réciproquement vis-à-vis du public et à effectuer les mandats ainsi acceptés, et du contrat de transport intervenu entre la Compagnie qui a joué le rôle de commissionnaire et le voyageur ; c'est donc encore la responsabilité contractuelle qui est mise en jeu, et ses règles particulières devront être appliquées.

Tout ce que nous avons dit des Compagnies de chemins de fer est applicable aux Chemins de fer de l'Etat. Pour éviter toute difficulté et maintenir l'uniformité en matière de transport, l'Etat exploitant son réseau s'assimile à une Compagnie ordinaire et se déclare soumis aux règles du droit commun, nous en verrons la conséquence, la plus importante à propos de la compétence.

En dehors de cela, la responsabilité de l'Etat intervient encore à l'occasion : 1^o des travaux d'infrastructure ; 2^o du contrôle particulier qu'il exerce sur chaque service des Compagnies de chemins de fer.

Nous nous contenterons d'effleurer ce sujet qui n'entre pas directement dans notre programme.

Au premier point de vue, l'Etat français considère le service des chemins de fer comme une charge d'utilité générale qui lui incombe (1) ; mais un seul réseau, celui de l'Etat est géré par lui ; pour tous les autres, l'exploitation en a été concédée sous certaines conditions à des sociétés financières. Ces concessions depuis 1851 sont faites pour une durée de 99 ans ; lors de la fusion des réseaux en six grandes Compagnies, l'origine des cessions fut modifiée, et le point de départ des 99 ans reporté à une époque ultérieure ; c'est ainsi que l'expiration des concessions consenties aux Compagnies aura lieu :

Pour la Compagnie du Nord, 31 décembre 1950.

— — de l'Est, 26 novembre 1954.

— — de l'Ouest, 31 décembre 1956.

— — du P.-L.-M., 31 décembre 1956.

— — du Midi, 31 décembre 1960 (2).

Ce sont donc des sortes de baux à longs termes, à l'expiration desquels, l'Etat sera libre de renouveler les concessions ou de continuer lui-même l'exploitation.

(1) De plus en plus on tend à considérer la gestion directe comme un devoir pour l'Etat, cela s'explique surtout par les nécessités stratégiques de plus en plus considérables ; aussi beaucoup d'Etats rachètent les chemins de fer (Allemagne, Autriche-Hongrie, Hollande, Belgique, etc.) L'Angleterre elle-même qui a paru la plus hostile à cette manière de voir, s'est réservé, depuis 1844, dans tous les bills de concession un droit de rachat au profit de l'Etat.

(2) Voir Pandectes françaises, t. XVI, p. 207, n. 994.

D'après cela, le voyageur qui prend un billet ne traite pas avec l'Etat, on ne peut envisager celui-ci comme jouant vis-à-vis de la Compagnie le rôle de commissionnaire de transport, et d'ailleurs, nous avons vu plus haut que même ainsi envisagée, la situation de l'Etat n'exposerait pas sa responsabilité au moins dans le transport des personnes ; le voyageur est donc un tiers par rapport à l'Etat.

Mais, vis-à-vis de la Compagnie, celui-ci doit lui assurer le libre usage de la chose louée ; si la responsabilité encourue par le locataire provient d'un vice de la chose louée, il conserve un recours contre le propriétaire.

Or, l'Etat livre la voie en partie construite à la Compagnie, ce sont des ingénieurs à son service, ingénieurs des ponts-et-chaussées qui ont établi les ouvrages d'arts : ponts, viaducs, tunnels, bâtiments, etc., en un mot, tout ce que le langage technique désigne sous la dénomination d'infrastructure. Par tout accident provenant d'une malfaçon de cette partie de la voie, la responsabilité de l'Etat serait donc engagée, si le cas n'avait été prévu dans l'article 21 du cahier des charges qui fait peser sur chaque Compagnie la responsabilité de tous les dommages résultant des travaux. Mais si l'Etat a pu s'exonérer par là du recours des Compagnies, il n'a pu vis-à-vis des voyageurs auxquels cette convention ne saurait être opposée se décharger de toute responsabilité à raison de la faute commise par ses agents,

ingénieurs des ponts-et-chaussées ou autres, en livrant à la circulation une voie défectueuse.

Cette responsabilité sera la responsabilité de droit commun, elle ne saurait présenter le caractère contractuel en l'absence de tout contrat reliant la victime à l'Etat.

Remarquons, toutefois, que cette responsabilité reste à l'état purement théorique, la pratique n'en présente pas encore d'exemple ; cela s'explique par la solvabilité de nos grandes Compagnies de chemins de fer étayée encore par la garantie d'intérêt, et aussi par les avantages que présentent respectivement pour les plaideurs la responsabilité contractuelle et la juridiction civile, sur la responsabilité délictuelle et la juridiction administrative, la seule compétente en matière de travaux publics (1).

Cependant, le problème pourrait avoir un intérêt pratique, en ce qui touche les chemins de fer d'intérêt local (départemental ou communal) ; les sociétés concessionnaires de ces modestes lignes offrent parfois des garanties pécuniaires douteuses, souvent même, la concession, vu son peu d'importance, est donnée à un seul individu ; dans ce cas, le département ou la commune, suivant que les travaux ont été effectués pour le compte de l'un ou de l'autre, devront être déclarés responsables de tout préjudice ayant sa cause dans un vice de l'infrastructure, partant dans une faute de ses constructeurs ; cette responsabilité

(1) A ce sujet, voir cependant un arrêt de la Cour de Cassation du 10 mai 1870 (D. 1870, I, 140).

existera, que les travaux aient été faits en régie ou à l'entreprise ; dans les deux cas, l'Etat, le département ou la commune jouent vis-à-vis des entrepreneurs et ouvriers le rôle de commettants, et à ce titre sont responsables (art. 1384, C. Civ.).

Au second point de vue : le service des chemins de fer, comme suite aux concessions dont il fait l'objet, est soumis de la part de l'Etat à un contrôle minutieux et permanent ; ce contrôle a accès dans tous les services de l'organisation, et doit s'exercer sur toutes leurs actions ; c'est plus une mesure préventive qu'une sanction, aussi s'est-on demandé s'il n'engageait pas la responsabilité de l'Etat et dans quelle mesure : ce contrôle n'est pas une faculté pour l'Etat ; mais bien une obligation, aussi, il est bien certain que son absence, ou même son insuffisance engage la responsabilité de l'Etat ; ce sera là la seule sanction de cette obligation vis-à-vis du voyageur ; il est de toute évidence que cette responsabilité sera entièrement dégagée dès que cette obligation de contrôler aura été remplie ; la tâche que s'impose l'Etat se borne à une vérification aussi scrupuleuse que le permettent les données de la science, une fois cette tâche remplie il ne saurait être responsable de ce chef ; de ce contrôle ne doit pas résulter pour l'Etat une obligation de garantie vis-à-vis du voyageur, il faut donc que le contrôle ait été mal ou incomplètement effectué, cela constituera une faute de la part des agents chargés de ce service ; en tous cas la victime d'un accident aura beaucoup de peine à faire la preuve de la faute de

l'ingénieur contrôleur ou de ses subordonnés et en fait n'aura jamais d'intérêt à faire cette preuve, son recours contre la Compagnie étant bien suffisant pour l'indemniser.

Nous avons parlé jusqu'ici du seul recours de la Compagnie contre l'Etat, il est bon aussi de faire mention du recours qu'elle a contre l'employé coupable ; il nous semble que ce recours est contractuel, étant basé sur l'inexécution ou la mauvaise exécution du travail promis par l'employé dans son louage d'ouvrage : il est bien évident d'ailleurs que la Compagnie, si elle n'a pas à prouver la faute de l'employé, doit au moins baser sa demande sur des faits qui dépendent du service de celui-ci ; elle devra par exemple établir que l'accident est arrivé sur la partie de voie confiée à sa surveillance ; dans la pratique ce recours ne fonctionne pas, et les Compagnies se contentent d'infliger une peine disciplinaire (amende, suspension, destitution) au coupable. Nous en trouverons cependant des traces dans notre chapitre de législation comparée.

SECTION III. — *Des accidents dont la compagnie est garante.*

Dans le chapitre précédent nous avons admis le principe de la responsabilité contractuelle d'une Compagnie de chemins de fer vis à vis de la victime d'un accident. Nous avons suivi en cela de nombreux auteurs et en particulier M. Saintelette. Mais, devons-

nous maintenant suivre le principe jusqu'à ses ultimes conséquences et déclarer le transporteur tenu contractuellement jusqu'à concurrence de la décharge complète du cas fortuit ou de la force majeure ? *A priori*, nous ne le pensons pas, ce serait là une théorie très logique, il est vrai, partant, très facile à soutenir, mais d'une rigidité vraiment romaine et qui se prêterait mal aux exigences de la pratique. Cependant M. Chavegrin (1) nous relate une théorie encore plus absolue : « Du moment qu'on parle d'une convention « dont le voyageur se prévaut contre l'entrepreneur « de transport pour obtenir des dommages-intérêts, « rien n'empêche théoriquement de donner à cette « convention une portée très ample : on peut alléguer « que le voiturier a garanti la sécurité de la personne « contre tous les risques de la route, et qu'il doit par « suite une indemnité quelle que soit l'origine de « l'accident ».

Il semble inutile de s'arrêter longtemps sur une solution aussi facilement réfutable et si peu plausible qu'elle n'a jamais trouvé de défenseurs, M. Chavegrin ajoute du reste : « Certes, une telle interprétation de volonté semble peu plausible ; elle dénature le contrat de transport en y joignant bien « arbitrairement une combinaison d'assurance à la « charge du transporteur, aussi n'a-t-elle jamais été « admise dans ces termes compréhensifs ».

Il nous semble que certaines précautions prises

(1) Note dans le *Journal du Palais*, année 1896, II, p. 226.

par la Compagnie doivent lui permettre d'éviter les rigueurs de la responsabilité contractuelle sans toutefois complètement l'innocenter. — Pour déterminer les limites exactes entre lesquelles prend naissance cette responsabilité contractuelle, il est tout indiqué de se reporter à l'esprit même du contrat qui la crée.

La Compagnie, nous dit-on, s'engage à transporter le voyageur sain et sauf à destination, et de plus dans de certaines limites de temps indiquées par les horaires des trains (la question du retard sort de notre sujet et nous ne l'aborderons pas) ; par conséquent, pour tout accident arrivé pendant le cours d'exécution du contrat, elle est garante puisqu'elle a la garde absolue de la personne du voyageur.

C'est là la théorie admise par de savants auteurs : MM. Labbé, Lyon-Caen, Renault, Sarrut, Sainte-lette, etc.

Ce dernier, à propos du voyageur victime d'un attentat et du voyageur malade va jusqu'à assimiler complètement le voiturier à l'hôtelier : « Il n'est que « rigoureusement juste d'assimiler le voiturier à « l'hôtelier, de le rendre garant de la sûreté de sa « voiture comme de la sûreté de sa voie, de la « vigilance de ses garde-trains autant que de ses « garde-routes ». Cette théorie, pour être complète, devrait à notre sens indiquer que les Compagnies pourront et devront avant la délivrance du billet s'assurer que leur client n'a pas subi de condamnations, et pour cela réclamer à tout voyageur un extrait de son casier judiciaire. »

Nous inclinons à penser qu'en se chargeant du transport d'une personne, la Compagnie ne fait que s'engager à l'accomplissement d'un fait toujours possible ; or, personne ne peut, malgré les précautions les plus onéreuses, affirmer que le voyage s'accomplira sans accident ; tout ce que la Compagnie a dû vraisemblablement promettre, c'est d'apporter dans l'exécution du contrat de transport tous les soins d'un bon père de famille. C'est la garantie de droit commun en matière de contrat.

Si à cela, on nous oppose l'analogie qui existe entre les marchandises et les voyageurs transportés, analogie qui devrait rationnellement conduire dans l'un et l'autre cas à une solution uniforme, nous répondrons que le voyageur n'est pas un colis ; ce que le transporteur peut faire avec celui-ci, il ne peut se le permettre avec celui-là ; l'un est une chose purement passive, se pliant à toutes les exigences du service des bagages, incapable dans la plupart des cas de causer sa propre perte, l'autre est doué d'une activité propre interdisant l'emploi de certaines précautions contre la possibilité des accidents, souvent même provoquant ces accidents. En un mot, on conçoit parfaitement que les marchandises soient confiées à la Compagnie à titre de dépôt, et lui imposent toutes les obligations du dépositaire, il ne saurait en être de même des personnes.

Si on admet la responsabilité contractuelle de la Compagnie sans aucune limite, ce sera souvent la rendre responsable, faute par elle de pouvoir rappor-

ter une preuve convaincante, de toutes les imprudences que peuvent commettre les voyageurs ; et si l'on admet cette conséquence pour l'amour du principe, nous ne voyons pas quelle secrète barrière empêchera qu'on ne fasse aussi entrer dans cette responsabilité les cas de suicide, en supposant bien entendu que la mort du voyageur n'ait pu être expliquée, que le suicide n'ait pu être établi.

Ne devons-nous pas rechercher dans ces différences la raison d'être de l'article 1784 du Code civil qui déclare le voiturier garant de la perte et des avaries des choses qui lui sont confiées, mais ne parle pas des personnes.

Tout ce qui précède montre les conséquences fâcheuses de l'application absolue et aveugle du principe de la responsabilité contractuelle et nous conduit tout naturellement à l'idée d'une limitation de cette application.

D'autres avant nous ont eu idée de cette limitation à propos des accidents de voyageurs. M. Guy (1) dans une thèse voulant restreindre le domaine de la responsabilité de la Compagnie s'efforce de réduire les difficultés de la preuve imposée à celle-ci pour sa libération ; il lui suffira de montrer que la voie et le matériel roulant étaient en bon état ; que les portières de la voiture étaient fermées quand le train s'est mis en marche, que la sonnette d'alarme pouvait fonctionner, que le chef de train, le mécanicien

(1) De la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle appliquée au transport par chemins de fer,

étaient à leur poste, etc., en un mot : « qu'elle n'est « pas en faute dans l'exploitation de son réseau ». Retenons cette formule, nous verrons plus tard qu'elle n'est pas en désaccord avec celle que nous donnerons ou tout au moins qu'elle pourrait en être une partie.

On en retrouve du reste l'équivalent dans la thèse de M. Féolde (1) p. 315 et 316 au chapitre relatif aux obligations de la Compagnie dans le contrat de transport des personnes.

« Nous dirons que dans le contrat de transports « des personnes, la Compagnie est responsable de « tous les accidents provoqués par une violation des « règlements qu'elle doit observer... »

M. Sarrau (2) va plus loin :

Pour lui, l'inobservation des règlements engage contractuellement l'entrepreneur, mais leur observation ne suffit pas à le dégager ; les règlements ne peuvent prévoir que les causes d'accidents les plus communes, et non celles qui proviennent d'une négligence du personnel ou d'une imperfection de matériel que les progrès de la science permettaient cependant d'éviter.

En promettant son matériel en bon état, et un personnel de bon père de famille, l'entrepreneur s'est engagé à tenir son matériel au courant des améliora-

(1). Des transports par chemins de fer.

(2) Louis Sarrau : Etude sur la responsabilité dans le contrat de transport de personnes, p. 116-118,

tions contemporaines, et à répondre des dommages causés par la faute de ses employés.

Cette dernière formule n'est-elle pas un peu vaste et un peu vague ?

L'expression : « améliorations contemporaines », comprend toutes les inventions relatives et applicables aux chemins de fer ; or, chaque année elles sont très nombreuses, les Compagnies seront-elles forcées de les appliquer au fur et à mesure de leur apparition par cette seule considération qu'elles peuvent dans une certaine mesure, si faible qu'elle soit, augmenter le coefficient de sécurité pour les voyageurs ? Pour prendre un exemple parmi nos actualités ; on s'est occupé beaucoup ces derniers temps de la traction électrique dans son application aux chemins de fer ; il peut se faire qu'il en résulte pour les voyageurs un accroissement de bien-être, ou même de sécurité ; doit-on exiger que les Compagnies s'emparent de tous les brevets qui sont pris sur la question et les mettent en œuvre pour leur propre compte ? Et, en admettant même que la traction électrique soit actuellement une chose parfaitement étudiée et connue, que les expériences n'aient donné que de bons résultats, pourrait-on exiger des Compagnies le remplacement immédiat des anciennes locomotives par des tracteurs électriques, et toutes les réformes que celle-ci entraînerait à sa suite ? Ce serait réclamer l'impossible : les dépenses nécessitées par cette transformation dépasseraient de beaucoup les ressources pécuniaires, et d'ailleurs nous avons une réponse pé-

remptoire ; toute transformation est soumise au contrôle et à l'autorisation du ministre des travaux publics, jamais de semblables autorisations ne seraient accordées par un ministère soucieux de ne pas augmenter indéfiniment la garantie d'intérêts.

L'expression dont se sert M. Sarran étant beaucoup trop compréhensive est par cela même beaucoup trop vague. Avec elle, le juge serait forcé de se livrer à une sélection parmi les moyens dont la science dispose et qui auraient pu éviter l'accident, pour savoir si la Compagnie est en faute de ne pas l'avoir adopté. Enfin, M. Chavegrin (1) nous propose une autre limitation ; il y a d'après lui responsabilité contractuelle toutes les fois que le voyageur a joué dans l'accident un rôle passif, responsabilité délictuelle, toutes les fois qu'il a joué un rôle actif.

Cette formule demande des explications :

Examinons le cas d'un voyageur tué à la suite d'un tamponnement, il a évidemment subi l'accident ; personne ne songera à lui reprocher aucune faute, surtout si nous supposons le voyageur surpris dans son sommeil ; suivant l'expression de M. Chavegrin, le voyageur a joué ici un rôle passif ; d'autre part la faute du transporteur est non moins probable ; le tamponnement peut avoir pour cause : ou un défaut de la voie ou du personnel préposé à sa garde (aiguille n'ayant pas fonctionné, signal intempestivement fait), ou du personnel de l'un des deux trains (méca-

(1) Note déjà citée ; p. 226

nicien n'ayant pas obéi à un signal réglementaire), ou même du matériel roulant (frein n'ayant pas fonctionné assez activement ; or, que la faute soit imputable à un agent de la voie ou à un agent du train, à un vice du matériel fixe ou du matériel roulant, la responsabilité retombera toujours indubitablement sur la Compagnie. De cette analyse résulte donc à son encontre une présomption de faute très naturelle. A l'appui de sa théorie, M. Chavegrin nous fait un rapprochement très ingénieux entre le voyageur victime passive d'un accident et la chose transportée, marchandise ou animal.

« Lors donc, nous dit-il (1), que le voiturier
« n'établira pas le fait d'une initiative inopportune
« prise par les victimes, tout homme de bon sens les
« déclarera aussi innocents du désastre que le serait
« le plus inanimé des colis. Raisonnons donc pour
« les personnes qui nous occupent, comme on le ferait
« pour des colis. Si l'on statuait sur une chose dé-
« truite en cours de route, on tiendrait le voiturier
« pour responsable, sauf la faculté qu'il aurait de
« recourir à la preuve contraire. Eh bien, puisque les
« voyageurs se sont comportés à la façon des choses,
« traitons-les de même, et n'hésitons pas à condam-
« ner le transporteur, quand il n'aura pas démontré
« qu'il est à l'abri du reproche. Par là, nous inter-
« préterons d'une façon bien raisonnable la volonté
« des parties : quand on estime que le voiturier ga-

(1) *Journal du Palais*, 1896, II, p. 227.

« rantit la sécurité des marchandises, on doit penser
« aussi qu'il prend des engagements semblables pour
« ceux des accidents de personnes qui excluent nor-
« malement une intervention active de la victime.

« Une responsabilité contractuelle dans ces li-
« mites est donc en harmonie avec l'intention pro-
« bable des parties ».

Cette distinction est bien séduisante ; aussi, l'adopterons-nous, en nous permettant simplement d'en changer la formule pour en préciser le sens. La responsabilité contractuelle, dirons-nous, est dégagée toutes les fois qu'il y a eu intervention active et inopportune du voyageur. Il convient encore de préciser le sens que nous donnons au qualificatif d'inopportune ; doit-on l'entendre : qui a été la cause directe de l'accident ; nous ne le pensons pas, car alors cette intervention constituerait une faute imputable au voyageur et mettrait définitivement hors de cause la Compagnie, ne laissant pas même subsister sa responsabilité délictuelle. Il n'est donc pas nécessaire, pour qu'elle soit inopportune, qu'il y ait un rapport de cause à effet entre cette intervention et l'accident, mais seulement que ce même rapport de causalité soit rendu probable ou même possible par la concomitance de temps, de lieux, de circonstances.

D'autre part toute intervention active du voyageur, si insignifiante soit-elle, dégagera-t-elle la responsabilité contractuelle de la Compagnie ?

Si on admet l'affirmative, c'est interdire au voyageur tout mouvement, toute initiative, ce qui serait

contraire au bon sens : d'autant plus que la plupart du temps cette initiative loin d'être nuisible aura pour effet d'empêcher les conséquences les plus funestes de l'accident, quelquefois, l'accident lui-même, tel est le cas du voyageur qui en se servant du signal d'alarme a empêché un déraillement qu'aurait causé un wagon mal attelé.

Entre ces deux solutions il y a place pour une troisième qui nous semble satisfaisante : les Compagnies de chemins de fer entourent les voyageurs d'un ensemble de règlements prohibitifs destinés à les empêcher d'accomplir certains actes nuisibles, soit à leur propre sécurité, soit à celle d'autrui ; quand ces règlements auront été enfreints, la Compagnie sera évidemment bien fondée à prétendre sa responsabilité contractuelle dégagée. Ainsi, un voyageur pénètre la nuit dans une partie de la gare dont les règlements lui interdisent l'accès, parce qu'on y effectue des travaux ; il tombe dans une excavation non éclairée et dont les abords ne sont pas garantis. La victime, en prenant (afin d'éviter un trajet plus long mais sans danger) cette direction pour se rendre à un bureau d'octroi, commettait donc une imprudence dont les conséquences ne peuvent incomber à la Compagnie qui n'y avait contribué par aucune faute (1).

Mais les règlements ne peuvent prévoir tous les cas, et souvent sans les violer le voyageur pourrait commettre les imprudences les plus graves ; il faut

(1) Trib. de la Seine, 12 mars 1867, confirmé par la Cour d'appel de Paris, 7 décembre 1867.

donc que la responsabilité se plie également aux différents cas qui peuvent se présenter en dehors d'eux. Ici, nous sommes forcés de laisser aux juges un pouvoir d'appréciation très vaste ; le voyageur qui a enfreint les règles élémentaires de la prudence dégage la responsabilité contractuelle de la Compagnie comme celui qui a enfreint les règlements ; ce sera donc au juge, dans chaque cas particulier, d'examiner si l'intervention active du voyageur rentre ou non dans les limites des règlements et de la prudence.

Indépendamment de cette limitation, une seconde s'impose : le contrat de transport, avons-nous dit, ne peut mettre à la charge de la Compagnie que des obligations raisonnées et possibles ; pour cela, il faut que sous l'égide de certaines précautions elles puissent s'accomplir, ou plutôt elles soient réputées accomplies. Ces précautions lui sont en partie prescrites par les règlements portés au cahier des charges ou dans des dispositions ultérieures ; ce sont toujours des décrets ou des arrêtés ministériels ; par conséquent, elles ont force de loi et sont obligatoires pour la Compagnie et pour le voyageur (1).

Le voyageur qui traite avec une Compagnie ne peut pas supposer que celle-ci manquera aux obligations qui lui sont imposées par son cahier des charges, ou dérogera aux dispositions contenues dans l'ordonnance de 1846 et dans les arrêtés ministériels qui

(1) Voir à ce sujet Féolde. — Des transports par chemins de fer, pages 40 et 60.

sont venus la compléter. Il pense au contraire avec raison qu'elle se conformera strictement aux clauses de son cahier des charges, et qu'elle ne commettra pas de contravention aux règlements qui lui sont propres, et parmi ces clauses et règlements, il place en première ligne les prescriptions relatives à sa sécurité. De son côté, la Compagnie ne peut songer à y échapper, car de ce fait, elle encourrait une pénalité ; en effet, en vertu de l'article 21 de la loi de 1845 les agents qui ont provoqué un accident par suite de l'inobservation d'un règlement sont passibles d'une peine si ce règlement a été approuvé par décret ou par arrêté ministériel.

Ces règlements forment donc pour ainsi dire la loi spéciale du contrat de transport à laquelle les parties en l'absence de conventions particulières ont entendu se référer.

Mais ils ne peuvent prévoir toutes les précautions à prendre pour prévenir les accidents, d'autant que les progrès de la science fournissent chaque jour de nouveaux moyens d'assurer la sécurité du voyageur. Or, c'est là une chose assez importante pour qu'on ne néglige rien ; toute précaution utile sera donc, par ce fait, seule obligatoire pour la Compagnie, et si elle ne la prend pas, c'est à ses risques et périls ; encore faut-il, comme nous l'avons montré plus haut, que l'application en soit possible, tant au point de vue économique qu'au point de vue technique (1) ; spécialement : une Compagnie demeure res-

(1) Grenoble, 14 déc. 1880 (S. 1882, II, 34 et la note).

ponsable des accidents occasionnés par des défectuosités existant dans l'aménagement de ses wagons, bien que ceux-ci aient été visités, et que la construction en ait été approuvée par l'autorité administrative (1).

Les Compagnies, dans leurs gares de voyageurs, construisent habituellement des trottoirs pour que l'accès des voitures soit facilité à la montée et à la descente ; mais rien ne les y oblige ; on peut citer bien des petites gares dépourvues de quais de débarquement, elles se contentent alors de surélever le ballast entre les voies en le bombant ; c'est même ce que l'on nomme le quai belge, car, il est d'un usage fréquent en Belgique ; aucun règlement ne prescrit donc, ni de construire des quais, ni de faire arrêter des trains à côté d'un quai ; si un train arrivant la nuit dans une gare dépasse le trottoir où les voyageurs ont l'habitude de descendre et s'arrête plus loin, c'est une négligence de la part des agents qui doivent alors empêcher les voyageurs de descendre parce qu'il y a du danger ; s'ils n'en font rien, ils commettent une faute, et si un voyageur est blessé en descendant de voiture, la Compagnie est pleinement responsable du dommage qu'il a éprouvé (2).

En résumé, nous pensons que la responsabilité contractuelle des Compagnies de chemins de fer doit être limitée par ces deux faits :

(1) Pau, 30 juillet 1892 (S. 1892, II, 316).

(2) Grenoble, 10 mai 1883.

1° Le voyageur n'a pas observé les règlements, ni les règles élémentaires de la prudence.

2° La Compagnie a observé les règlements et les règles imposées par la plus stricte prudence ; sous la condition expresse qu'il existe entre le fait sur lequel la Compagnie s'appuie pour repousser l'action en indemnité et l'accident, un rapport rendu probable par la concomittance de temps, de lieux ou de circonstances.

Remarquons que nous nous servons de deux expressions différentes, suivant qu'il s'agit du voyageur ou de la Compagnie. Cette dernière doit apporter dans l'exécution de ses obligations les précautions imposées par la plus stricte prudence tandis que nous ne réclamons du premier qu'une prudence élémentaire.

Cette différence se justifie aisément : le voyageur ne voyage pas tous les jours, sauf exceptions, et par suite doit être moins au courant des précautions à prendre que la Compagnie dont le but est précisément la réalisation des contrats de transports ; d'autre part, il convient de se montrer très particulièrement sévère, lorsque cette sévérité a pour raison d'être la protection de la vie humaine.

Nous n'avons pas maintenant à examiner les différents cas que peut présenter la pratique⁽¹⁾ ; d'ailleurs l'examen de la jurisprudence montre que d'une façon générale on en revient à l'application des règles que

(1) Voir cependant à ce sujet Féraud-Giraud. Ouvrage cité, p. 302, 310. Principales causes d'accidents.

nous avons formulées : pour n'en citer que quelques exemples :

Un jockey tombé par une portière de wagon-écurie qui s'était ouverte pendant la marche du train, s'était grièvement blessé dans sa chute ; il a de ce chef obtenu condamnation de la Compagnie ; celle-ci n'avait pas satisfait à l'article 26 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 qui prescrit de ne donner le signal du départ que lorsque les portières sont fermées (1).

Un déraillement à la suite duquel des voyageurs et des employés ont été blessés, engage la responsabilité de la Compagnie s'il est dû au défaut de stabilité de la voie, formée sur une partie du parcours de longrines détériorées et qui ne pouvaient constituer une assiette suffisamment immuable pour les rails (2).

L'accident résultant de la rupture d'un boulon cassé depuis quelques temps et dont la rupture n'a pas été constatée parce qu'on ne s'est pas livré à une visite réglementaire est à la charge de la Compagnie (3).

Enfin, l'exemple de ce voyageur qui tombe dans une excavation dont l'accès n'appartenait pas au public ; la demande en dommages-intérêts fut repoussée par un jugement du Tribunal civil de la Seine en date du 12 mars 1867 par ce double motif que la Com-

(1) Tribunal civil de la Seine, 20 février 1884. Lamé-Fleury, bulletin 1890, p. 20.

(2) Grenoble 8 février 1878. Lamé-Fleury, bulletin 1880, page 123.

(3) Bourges, 19 février 1872. D. 1872, II, 76.

pagnie avait satisfait aux règles de la prudence en défendant l'accès de cette partie de la gare, et que le voyageur avait violé les règlements en y pénétrant malgré cette défense (1).

Plusieurs auteurs et notamment M. Chavegrin (2) prétendent qu'il y a lieu d'appliquer diversement les règles de la responsabilité civile au cas d'agression ou de maladie survenues en cours de route.

Il est bien entendu que la Compagnie ne pourra pas être déclarée responsable s'il est établi que le voyage n'a pas été la cause, mais simplement l'occasion de l'agression ou de la maladie qui se seraient tout aussi bien produites en dehors de lui ; mais remarquons que dans ce cas là il sera toujours très facile à la Compagnie de prouver que toutes les précautions étaient prises en vue d'éviter ces éventualités (fonctionnement des sonnettes d'alarme, arrêts du train, surveillance des wagons à couloirs et des personnes admises dans les voitures, etc.), et que, d'autre part, ses employés ont fait tout ce qui leur était possible pour amoindrir les conséquences de l'attentat ou de la maladie (soins donnés à la personne blessée ou malade). C'est en effet une obligation pour elle

(1) Voir encore : Paris, 9 janvier 1867. S. 1867, II, 314. — Paris, 25 novembre 1866. S. 1867, II, 320. — Tribunal civil de la Seine, 15 février 1874. Lamé-Fleury, bulletin 1874, p. 287 — Lyon, 8 janvier 1889 ; Bordeaux, 31 juillet 1889, journal de l'arrondissement de Bordeaux 1889, II, 399. — Grenoble, 14 décembre 1880. S. 1882, II, 34. — Tribunal civil de la Seine, 31 décembre 1872, Lamé-Fleury, bull. 1873, p. 293. — Voir aussi Bédarride, t. II, nos 441 et 442.

(2) *Journal du Palais* 1896, p. 228.

de secourir le voyageur blessé et même le voyageur malade en cours de route.

L'accident fût-il le plus fortuit, le voyageur blessé ou subitement atteint d'un mal grave ne peut être déposé par le voiturier sur la voie publique et abandonné à la compassion des passants ; les règlements prévoient d'ailleurs tout un système de secours obligatoires et prêts à fonctionner en cas d'accidents (1).

Si maintenant nous considérons le cas où la maladie est le résultat d'un fait normal d'exploitation, nous devons décider que la Compagnie ne saurait être rendue responsable, il y a seulement imprudence de la part du voyageur à se servir d'un mode de transport qui par sa nature même peut nuire à sa santé. — C'est ainsi que depuis l'application des freins continus aux trains de voyageurs, freins qui provoquent des arrêts presque instantanés et suppriment complètement la suspension des voitures, c'est une imprudence de faire voyager en chemin de fer une femme en état de grossesse avancée, et s'il en résulte un accident, la Compagnie ne peut en être rendue responsable.

Ici encore, nous arrivons à une solution conforme à l'opinion émise par M. Chavegrin : « Le voiturier n'a pas promis de soustraire les personnes

(1) Voir en ce sens : Paris 16 décembre 1873 S. 1874, II, 216 — Aix, 5 juillet 1887 S. 1887, II, 231. — Sourdat : Traité de la responsabilité, t. II, n° 1058. — Féraud-Giraud ouvrage déjà cité, p. 319.

« qu'il transporte aux périls de maladie et d'aggrès-
« sion, mais s'est uniquement engagé à prendre les
« mesures nécessaires en vue de diminuer ces dan-
« gers ».

Ainsi nous prétendons qu'il y a lieu de limiter la responsabilité contractuelle des Compagnies, sans cela ce serait sous-entendre une clause d'assurance que ne comporte pas le contrat de transport, mais de ce qu'on se trouve en dehors de cette limitation, il ne faut pas conclure que la victime n'a pas d'action pour se faire indemniser ; la Compagnie reste toujours soumise à la responsabilité de droit commun, mais il faudra que la victime fasse la preuve de sa faute, ce sera évidemment très exceptionnel, mais cependant possible, comme dans l'hypothèse suivante : Un voyageur traverse une voie à l'encontre du règlement et se fait écraser par une machine en manœuvre, la responsabilité contractuelle de la Compagnie est dégagée, mais sa responsabilité délictuelle peut-être mise en jeu par ce fait établi que le mécanicien aurait pu arrêter à temps sa machine, qu'il a manqué de présence d'esprit.

Remarquons que cette solution s'accorde tout à fait avec les principes généraux. La responsabilité de droit commun survit à la responsabilité contractuelle parce que à un certain point de vue elle est plus étendue, c'est ce qui résulte nettement de la comparaison des deux articles 1383 et 1137 du Code civil (1) qui

(1) ART. 1388. — Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa

donnent le premier, la mesure de la responsabilité délictuelle ; le second, celle de la responsabilité contractuelle.

L'une résulte de toute négligence, toute imprudence, toute faute, si légère soit-elle ; l'autre au contraire n'est engagée que par la faute que n'aurait pas commise un bon père de famille. C'est pour ne pas engager au-delà de cette mesure la responsabilité des Compagnies que nous avons repoussé toute idée de dépôt dans le contrat de transport de voyageurs. Aux termes de l'article 1927 du Code Civil : « Le dépositaire doit apporter dans la garde de la chose « déposée, les mêmes soins qu'il apporte dans la « garde des choses qui lui appartiennent. »

Souvent, la responsabilité n'apparaîtra pas aussi nette que nous l'avons présentée jusqu'alors, il y aura faute commune à la Compagnie et au voyageur ; cette particularité laisse subsister la responsabilité de la Compagnie qui doit réparer le préjudice qu'elle a causé, mais elle en atténue les conséquences en ce qui concerne l'indemnité à payer à la victime ; c'est ce que le Tribunal de la Seine a décidé pour un voyageur qui se tenait debout sur l'impériale d'une voiture à l'arrivée en gare de Paris, avant l'arrêt complet du

négligence ou par son imprudence.

ART. 1137. — L'obligation de veiller à la conservation de la chose, soit que la convention n'ait pour objet que l'utilité de l'une des parties, soit qu'elle ait pour objet leur utilité commune, soumet celui qui en est chargé à y apporter tous les soins d'un bon père de famille,

l'équité, soit dans un sens, soit dans l'autre, oscille sans cesse entre les deux principes suivant que l'un ou l'autre lui fournit dans l'espèce une solution plus équitable.

Nous avons donné une limitation de la théorie contractuelle, limitation que nous nous sommes efforcés de mettre d'accord avec les exigences de la pratique et avec les conditions juridiques du problème.

APPENDICE A LA SECTION III

Clauses restrictives de la responsabilité.

La valeur de ces clauses a surtout été étudiée à propos du transport des marchandises, car pour le transport des voyageurs, elles sont excessivement rares si toutefois elles existent; en tous cas nous n'avons pas pu en trouver de traces dans la jurisprudence (1).

(1) Cependant les Compagnies de chemins de fer, quand elles délivrent des billets pour une destination située hors de leur réseau, précisent quelquefois leur situation et expliquent qu'elles n'entendent pas assumer la responsabilité du commissionnaire; cela constitue bien une clause restrictive de la responsabilité pour ceux qui admettent la responsabilité des commissionnaires au cas de transport de personnes. Livret-guide officiel des Compagnies de chemins de fer, 1895, p. 67.

train. Le mécanicien n'ayant pas arrêté sa machine à temps, vint frapper les heurtoirs, il en résulta un choc qui fit tomber le voyageur du train, chute dans laquelle il se blessa grièvement (1). Telle est encore l'espèce soumise au Tribunal de Boulogne-sur-Mer le 26 mars 1897 (2) : un enfant était tombé d'un train en marche par un intervalle laissé entre les barreaux d'un wagon ; le tribunal estimait que la Compagnie devait être, nonobstant l'autorisation administrative, rendue responsable des défauts de son matériel. Mais il releva d'autre part une faute imputable au père de la victime qui n'avait pas exercé une surveillance suffisamment active sur son fils. Les décisions de la jurisprudence abondent sur des espèces semblables (3).

Nous avons montré dans ce chapitre la nécessité d'une théorie intermédiaire entre les deux théories extrêmes de la responsabilité contractuelle et de la responsabilité délictuelle des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs. Cette nécessité ressort d'ailleurs de l'état d'indécision de la jurisprudence, qui, sollicitée à chaque instant par

(1) Tribunal Civil de la Seine, 2 mai 1868; Lamé-Fleury, bull. 1868, 208.

(2) Guillaumot : l'Organisation des chemins de fer en France, p. 247.

(3) Cour de cassation : 12 janvier 1849 : D. 1849, I, 39. — Trib. civil de la Seine : 31 décembre 1872, Lamé-Fleury, bull. 1873, p. 293. — Cour d'Aix : 10 janvier 1877 : D. 1877, II, 204. — Cassation : 1^{er} juillet 1873 : D. 1880, I, 234. — Cassation : 20 août 1879, D. 1880, I, 45. — Sourdat, ouvrage cité, t. I, numéro 108.

Nous devons donc raisonner par analogie des marchandises aux voyageurs :

Quelques auteurs se prononcent pour la nullité des clauses de non responsabilité ; la jurisprudence a elle aussi suivi pendant longtemps cette solution (1).

Elle se fonde sur ce que ces clauses sont contraires à l'ordre public qui exige que la négligence des transporteurs soit punie ; nous ne voyons pas la nécessité de punir la simple négligence (2), et nous concluons après MM. Lyon-Caen et Renault (3) que la seule responsabilité nécessaire au point de vue social est celle qui découle du dol ou de la faute lourde ; dans ces limites, on doit déclarer nulles les clauses restrictives ou exclusives de la responsabilité : cela nous semble d'ailleurs tout à fait conforme à l'esprit de deux textes latins d'Ulpien et de Paul (4).

D'ailleurs, s'il n'en était ainsi nous ne verrions

(1) Cassation : 26 janvier 1859 ; S. 1859, I, 315. — Cassation : 26 mars 1860 ; S. 1860, I, 899. — Cassation : 29 mai 1866 ; S. 1867, I, 388. — Rennes : 23 mai 1873 ; S. 1874, II, 78.

(2) Dans le même sens : De Courcy : Questions de droit maritime, 2^e série, p. 76, 126. — Sarrut : Dissertation dans Dalloz 1890, I, 209. — Lyon-Caen, Dissertation dans Sirey 1887, I, 121. — Fromageot, De la faute comme source de la responsabilité en droit privé, p. 206 et suiv. 242 et suiv.

(3) Traité, t. III, p. 450.

(4) *Ulpien*, L. 23. « De diversis regulis juris, Dig. liv. 17. « — Sed hoc ita, nisi si quid nominatim convenit, vel plus, « vel minus, in singulis contractibus, nam hoc servabitur quod « initio convenit ; legem enim contractus dedit, excepto eo, « quod Celsus putat, non valere si convenerit ne præstetur. — « *Paul* L. 27, § 3. De pactis : Dig. liv. II ; Illud nulla pactione « effici potest ne dolus præstetur.

pas bien quel serait le domaine de l'article 1152 du Code Civil, aux termes duquel : « Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter « paiera une certaine somme à titre de dommages-
« intérêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une
« somme plus forte ni moindre. »

En admettant la solution qui déclare nulle toute clause destrictive de garantie, cet article ne peut plus trouver son application au cas particulier qui fait l'objet de cette thèse.

Le 4 février 1874, la Cour de Cassation a admis la validité de pareilles clauses, mais en leur donnant pour effet une simple interversion des règles de la preuve, qui au lieu d'incomber au transporteur incombe alors à l'expéditeur :

« Attendu, nous dit-elle, qu'aux termes de ce tarif, la Compagnie n'est pas responsable de la perte
« ou de l'avarie des sacs vides ou autres emballages
« transportés en retour gratuitement ; que si cette
« disposition n'a pas pour effet d'affranchir la Compagnie de toute responsabilité pour les fautes com-
« mises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles ordinaires, d'en mettre
« la preuve à la charge de l'expéditeur. »

On peut expliquer cette thèse soutenue par M. Troplong dans son livre sur le contrat de louage (1) en analysant la clause restrictive en une convention par laquelle l'expéditeur renonce à considérer l'obli-

(1) N° 512.

gation du transporteur de lui restituer les objets intacts comme contenus dans le contrat ; dès lors, en cas de perte ou d'avarie, la responsabilité de l'entrepreneur présente un caractère purement délictuel, et nécessite pour son existence la preuve d'une faute qui lui soit imputable.

Mais, c'est dénaturer complètement le sens de la clause d'irresponsabilité et lui faire produire des effets que les parties n'ont pas même dû prévoir ; leur but n'a pas été en la stipulant de modifier les règles sur la preuve, mais de décharger le voiturier de toute responsabilité.

Cette interprétation suivie depuis par la jurisprudence (1) a été très soutenue par M. Guillouard (2) ; mais celui-ci ne donne pas un seul argument qui puisse motiver la fausse interprétation de la clause d'irresponsabilité ; aussi maintenons-nous la conclusion adoptée avant nous par plusieurs auteurs cités plus haut et en particulier par M. Labbé (3) — les Compagnies de chemins de fer peuvent s'exonérer de leur responsabilité sauf lorsqu'elle découle du dol et de la faute lourde. — Nous l'admettons du reste, qu'il s'agisse du transport de personnes ou de celui des marchandises d'accidents ou d'avaries, passant outre

(1) Cassation, 4 février 1874, S. 1874, I. 173. — Cassation, 14 juillet 1874, D. 1876, I. 84. — Cassation, 25 octobre 1887, D. 1888, I, 72. — Cassation, 13 août 1888, S. 1889, I, 181.

(2) Guillouard. *Traité du contrat de louage*, T. II, p. 330 et suiv.

(3) Labbé : note sous Cassation, 1^{er} juillet 1885, *Journal du Palais* 1885, p. 1009

à la distinction proposée par M. Labbé. On peut s'exonérer de la responsabilité de ses fautes, quand le préjudice porte sur des choses d'intérêt pécuniaire, on ne peut s'exonérer de la responsabilité même de ses simples fautes quand le préjudice porte sur l'homme lui-même et met en péril sa vie ou l'intégrité de sa personne. Cette distinction a cependant été soutenue aussi par M. Saintelette (1) « Le mal fait aux personnes par défaut de prévoyance ou de précautions est une lésion de l'ordre public que ne peuvent autoriser les contrats les plus explicites ».

En mettant de côté le cas où il y a eu intention de nuire car alors il y aurait violence ou dol, nous ne voyons pas pourquoi la protection de la vie humaine interdirait pour les compagnies la décharge de responsabilité dans les limites que nous avons fixées, c'est là plus une affaire de sentiment, si l'on peut dire, que de raisonnement ; en tout cas nous pouvons invoquer en faveur de la solution que nous adoptons l'opinion de MM. Lyon-Caen et Renault (2).

La plupart des auteurs ne discutent pas la validité de la clause par laquelle une Compagnie se décharge de la responsabilité qu'elle pourrait encourir en tant que commissionnaire de transport ; nous avons vu déjà un exemple de ces sortes de clauses ; pour nous la question ne présente aucun intérêt, puisque nous avons établi plus haut que cette responsabilité

(1) Saintelette : ouvrage cité : p. 103.

(2) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, n° 715.

quidécoule d'une clause de *du croire* légalement sous-entendue dans le contrat de transport de marchandises, ne saurait être étendue au transport des voyageurs, il ne saurait donc y avoir pour nous de clause d'irresponsabilité de cette nature.

Nous n'examinerons pas les différentes formes que pourraient revêtir les clauses d'irresponsabilité dans le transport de personnes, puisque nous l'avons déjà remarqué, ces sortes de clauses n'existent pas en fait : en tout cas, elles ne sauraient résulter d'une simple mention imprimée au dos du billet, mention que le voyageur n'aura le plus souvent même pas lue et que par suite il ne peut être censé avoir acceptée ; elles ne peuvent pas non plus résulter d'une convention passée avec un entrepreneur employé par la Compagnie, ces conventions n'étant pas opposables aux voyageurs qui sont des tiers par rapport à elles (1).

(1) Cour de Paris, 29 Mars 1862, Lamé-Fleury, Code, p. 670.

CHAPITRE III

De la Preuve

Nous n'avons abordé jusqu'ici que l'étude du principe de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer dans les accidents de voyageurs, nous posant et essayant de résoudre dans la limite de nos faibles moyens deux questions :

1° L'entrepreneur de transport au cas d'accident de voyageur, est-il responsable contractuellement ou délictuellement ?

2° En admettant la première solution, quelles sont les limites de la responsabilité contractuelle ?

C'est de parti délibéré que nous avons mis de côté les conséquences à tirer des principes, pensant que la solution de nos deux questions serait beaucoup plus rationnelle si elle était dégagée de toutes les considérations accessoires ; cependant, nous devons dire qu'elles n'ont pas été étrangères aux décisions de la jurisprudence, ni aux solutions proposées par la plupart des auteurs qui se sont occupés de la question et auxquels nous avons eu recours.

Nous ne prétendons pas faire découler les solu-

tions de toutes les questions de la combinaison logique des principes juridiques, on doit se préoccuper dans une large mesure des conséquences pratiques que produiront les théories ainsi bâties ; mais ici la moyenne des conséquences de l'un ou de l'autre système est possible, et si nous trouvons quelques anomalies, leur sens n'est nullement fixé, et partant, ne saurait servir d'argument à l'un ou l'autre système.

C'est cette considération, jointe à un grand désir d'être logiques et clairs, qui nous a poussés à mettre le principe au début de notre étude, et à le dégager de toute considération accessoire.

D'ailleurs, nous avons déjà esquissé plus haut l'ensemble des conséquences que son application fait naître, et qui sera la matière de notre seconde partie.

Dans ce qui va suivre, il convient de se placer successivement aux différents points de vue de la responsabilité contractuelle, et de la responsabilité délictuelle, pour deux raisons : les arguments que nous avons donnés et que l'on donne généralement en faveur de la première ne sont pas péremptoires, depuis longtemps déjà ils ont été émis, sans pour cela que la controverse cesse, ni dans la doctrine, ni dans la jurisprudence ; en second lieu, nous avons admis, et on est forcé d'admettre dans certains cas la défaillance de la responsabilité contractuelle au profit de la responsabilité délictuelle.

L'influence de la nature contractuelle de l'obligation de garantir la sécurité des voyageurs, sur les règles de la preuve est prépondérante ; c'est là l'in-

térêt le plus considérable du débat, celui vers lequel convergent tous les efforts de la discussion, et c'est là fort probablement qu'il faudrait rechercher le germe de la théorie tout entière : nous verrons en effet que dans certains cas, cela devient une question de vie ou de mort pour l'action en responsabilité. En dehors d'eux, le fardeau de la preuve est en général suffisamment lourd pour fonder cet intérêt ; n'est-ce pas pour l'éviter que les plaideurs mettent tant d'âpreté à rechercher le rôle de défendeur ?

Comme on ne peut introduire une instance devant les tribunaux sans justifier d'un intérêt ; dans tous les cas, le demandeur (victime, héritiers, créanciers) devra démontrer l'existence d'un préjudice ; la nature de ce préjudice, nous l'avons déjà vu, peut-être très différente ; ce sera généralement un préjudice matériel : soins nécessités, gains manqués par suite de la blessure qui a causé par exemple une incapacité de travail, mais un préjudice simplement moral suffirait à fonder l'action : celui qui par exemple aurait pour base l'affection qui liait le demandeur à la victime, ou même les souffrances endurées par celle-ci (1).

Mais il faudra toujours que le préjudice soit une cause directe et immédiate de l'accident, tout au moins pour ceux qui admettant la responsabilité contractuelle sont forcés de tenir compte de l'article 1151 du Code Civil aux termes duquel : « Dans le cas même « où l'inexécution de la convention résulte du dol du

(1) V. Féraud-Giraud, p. 327, n° 432 et les références.

« débiteur, les dommages-intérêts ne doivent com-
« prendre à l'égard de la perte éprouvée par le créan-
« cier et du gain dont il a été privé, que ce qui est
« une suite immédiate et directe de l'inexécution de la
« convention ».

Si donc, cette inexécution n'a pas eu de suites immédiates et directes préjudiciables au demandeur, il ne saurait y avoir allocation de dommages-intérêts, ni par suite action pour l'obtenir.

Le demandeur qui veut se prévaloir du contrat, doit évidemment en prouver l'existence ; généralement celle-ci sera admise sans difficulté par la Compagnie, sur la simple présentation du billet, mais s'il en est autrement, certaines difficultés peuvent s'élever sur la nature du billet, et sur le mode de preuve à admettre en matière dont l'intérêt est supérieur à 150 francs (1).

Pour nous, non seulement le billet est un titre pour le voyageur, mais il doit encore être considéré comme un titre écrit émanant de la Compagnie, bien qu'il soit imprimé. Les Compagnies de chemins de fer sont des personnes morales, elles ne peuvent avoir une écriture à elles comme les personnes physiques ; il leur faut recourir dans les contrats qu'elles passent à l'écriture de leurs agents. Quand ces contrats sont très fréquemment conclus, il est naturel de faire des imprimés afin d'éviter des pertes de temps, c'est ce qui se fait pour les billets des voyageurs. Reste la

(1) L'intérêt en jeu s'apprécierait ici d'après le prix du voyage, il faut en effet se placer pour apprécier cet intérêt à l'époque de la conclusion du Contrat.

question de la signature; les Compagnies auraient pu faire signer les billets par les receveurs qui les délivrent, mais cela aurait amené des lenteurs dans la distribution, surtout pour de faibles parcours. Les Compagnies ont donc pris le parti le plus sage en se reconnaissant engagées par un simple imprimé.

Mais ici, surgit une autre question : le contrat de transport étant un contrat synallagmatique, l'écrit qui le constate est astreint à la formalité de l'article 1325 du Code Civil (1) : par conséquent en matière civile le billet de chemins de fer ne saurait servir que de commencement de preuve par écrit pour donner passage à la preuve testimoniale en matière excédant 150 fr., conformément aux dispositions de l'article 1347 du Code Civil (2); or, il est inutile de faire remarquer que l'administration de cette preuve serait presque toujours impossible.

Mais, comme on le verra dans le chapitre qui traite de la compétence, nous sommes en matière commerciale, il pourra se faire, et c'est en réalité ce qui arrivera dans la majorité des espèces, que l'instance soit portée et retenue devant les tribunaux civils,

(1) Les actes sous-seing privé qui contiennent des conventions synallagmatiques, ne sont valables qu'autant qu'ils ont été faits en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct... Chaque original doit contenir la mention du nombre des originaux qui ont été faits.

(2) Article 1347 : Les règles ci-dessus reçoivent exception lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit.

On appelle ainsi tout acte par écrit qui est émané de celui contre lequel la demande est formée, ou de celui qu'il représente, et qui rend vraisemblable le fait allégué.

mais cela résultera du bon plaisir du demandeur pour lequel, c'est une faculté de procéder ainsi, et la Compagnie actionnée ainsi devant un tribunal civil ne peut arguer de cette circonstance pour repousser la preuve administrée conformément aux moyens fournis par le droit commercial (1).

Cette opinion est d'ailleurs conforme à celle émise par d'excellents auteurs :

« Il y a lieu, nous dit M. Lyon-Caen (2), de faire
« une distinction : quand un acte est civil à l'égard
« de l'une des parties et commercial à l'égard de
« l'autre, les preuves de droit commun seules peuvent
« être employées contre la première, tandis que
« contre la seconde la preuve peut être faite confor-
« mément aux principes du droit commercial. On ne
« concevrait pas que celui qui a fait l'acte de com-
« merce opposât que ce même acte est civil à l'égard
« de son co-contractant, et la partie qui a fait un
« acte purement civil pour elle, ne peut souffrir sous
« aucun rapport de ce qu'il est commercial pour
« l'autre partie ».

M. Picard, qui s'est moins préoccupé de mettre en lumière une théorie d'ensemble que de constater les résultats de la jurisprudence nous dit encore :
« Devant le juge civil statuant sur un acte commer-
« cial à l'égard de l'une des parties, et purement civil
« à l'égard de l'autre, la preuve testimoniale n'est

(1) Voir l'article 109 du Code de commerce.

(2) Voir Traité de droit commercial, Lyon-Caen et Renault, p. 72.

« admissible vis-à-vis de cette dernière que dans les « cas prévus par les articles 1341 et suivants du Code « Civil (1) ». Il résulte clairement de cette assertion que la preuve commerciale est admissible vis-à-vis de la première, c'est-à-dire de la Compagnie.

Les Codes Italiens, Romains et Portugais appliquent la loi commerciale par cela seul qu'un acte est commercial pour l'une des parties.

Il résulte de toutes ces considérations que le voyageur, dans l'hypothèse qui nous occupe, pourra établir la preuve du contrat de transport par tous les moyens admis par l'article 109 du Code de Commerce. Or, tous les auteurs admettent, et il ressort clairement des termes de cet article qu'en matière commerciale, les parties sont dispensées de la formalité exigée par l'article 1325 ; nous sommes donc bien fondés à conclure que le billet délivré au voyageur, bien que ne répondant pas aux exigences de cet article constituera pour le voyageur une preuve suffisante de l'existence du contrat de transport (1).

(1) Voir Picard, t. IV, p. 906.

En ce sens : Cour de Cassation, 19 novembre 1862. — 31 mars 1874.

(1) En ce sens nous pouvons citer Aubry et Rau : Droit civil français, § 756 :

« La disposition de l'article 1325 ne s'applique point aux « conventions synallagmatiques qui constituent, à l'égard de « toutes les parties, des actes de commerce, peu importe « d'ailleurs qu'elles soient ou non intervenus entre commer- « çants. Si une convention synallagmatique ne constituait un « acte de commerce que par rapport à l'une des parties, l'acte

Le voyageur pourra aussi avoir recours, même alors que le prix du billet serait supérieur à 150 francs, à la preuve testimoniale et aux présomptions simples ; ce sera d'ailleurs par ces dernières que dans la pratique la preuve se fera presque toujours ; elles résulteront du simple fait du transport ou même de l'admission sur les quais et dans les locaux réservés à la suite d'un contrôle.

Nous ne nous expliquons pas le silence de tous les auteurs sur ce point, et encore moins la solution non motivée donnée par M. Sarran (1).

Les difficultés qui se présentent pour la preuve du contrat de transport ne se présentent pas en ce qui concerne les autres preuves que les parties peuvent avoir à rapporter ; ce seront toujours de simples faits qu'il s'agira d'établir, et l'esprit de la loi veut que l'article 1341 du Code Civil, qui réclame la preuve littérale pour toutes choses excédant la valeur de 150 francs, ne s'applique qu'aux actes juridiques, à ceux, comme le dit M. Baudry, qui ont pour résultat direct et nécessaire de créer, de transférer, de modifier, de confirmer, de reconnaître, ou enfin d'éteindre un droit ou une obligation, mais non aux simples faits qui par

« sous-seing privé ayant pour objet de la constater devrait « pour être valable quant à l'autre partie, être fait double ».

Cette dernière phrase prévoyant l'hypothèse qui nous occupe n'assujettit le sous-seing privé à la formalité de l'art. 1325 qu'autant qu'il est opposé au non-commerçant, ici au voyageur ; c'est l'en exonérer implicitement quand il est opposé à la partie commerçante, ici la Compagnie.

(1) Thèse déjà citée p. 103.

eux-mêmes et par eux seuls n'engendrent ni obligation ni libération.

Le demandeur doit encore établir que c'est au cours de l'exécution de ce contrat que s'est produit l'accident dont la victime a souffert, c'est là un témoignage qui jaillit des faits eux-mêmes.

D'ailleurs ces deux preuves à rapporter par le demandeur qui sont soigneusement séparées par M. Sarran n'en font en réalité qu'une seule : c'est toujours la preuve du contrat ; en d'autres termes, ce qu'il faut démontrer, ce n'est pas seulement qu'il a existé à un moment quelconque entre la Compagnie et le voyageur un contrat de transport, mais encore que l'exécution de ce contrat est concomitante de l'accident, que le billet présenté par le demandeur se rapporte bien au voyage au cours duquel l'accident s'est produit, et non à un autre voyage effectué précédemment par la même personne. Au cas de carte de circulation, en particulier, il suffira de montrer que l'accident s'est produit dans les limites de validité de la carte, considérée au double point de vue du parcours qu'elle autorise et du délai pendant lequel elle est valable.

Ce point étant établi, pour nous la responsabilité contractuelle de la Compagnie est engagée, et l'instance doit aboutir à une condamnation, à moins toutefois que la Compagnie ne s'en exonère par un des moyens que nous allons déterminer. Ces moyens, nous les avons fait déjà pressentir plus haut en étudiant l'étendue de l'obligation qui incombe à la Com-

pagnie : elle peut d'abord rejeter d'une façon définitive la responsabilité qui pèse sur elle en montrant que l'accident doit être attribué à un cas fortuit ou à une force majeure ; la jurisprudence nous en offre de nombreux exemples : un jugement du Tribunal civil de la Seine a ainsi décidé, à propos d'un accident survenu dans le déraillement d'un train près de Narbonne, déraillement qui se produisit par suite d'une tempête exceptionnellement violente, sans qu'aucune imprudence dans la composition ni dans la marche du train pût être imputée aux agents de la Compagnie (1).

Un arrêt de cour est venu déclarer la Compagnie irresponsable vis-à-vis d'un voyageur blessé dans une voiture où il était seul, par suite de l'explosion de matières fulminantes dont la présence était restée inexpliquée (2).

Pour que l'excuse tirée de la force majeure puisse être accueillie, il est indispensable que la Compagnie n'ait point commis une faute ou une imprudence sans laquelle elle aurait pu se soustraire aux effets de l'événement et préserver les voyageurs.

En général, l'accident sera de telle nature qu'il prouvera lui-même cette absence de faute ; mais, quand il n'en sera pas ainsi, il nous semble que le seul fait par la Compagnie d'avoir établi le cas fortuit ou la force majeure, la libérera et que sa responsabi-

(1) Trib. civil de la Seine, 13 nov. 1868, Riche contre Compagnie du Midi.

(2) Cour de Lyon, 12 décembre 1879. Rossely contre Compagnie P. L. M.

lité ne saurait être de nouveau engagée que par la preuve de sa faute rapportée par le demandeur. M. Guy (1) dans une thèse sur la distinction entre la faute contractuelle et la faute délictuelle appliquée au transport de chemins de fer prétend que la Compagnie doit pour se libérer prouver non seulement le cas fortuit, mais encore l'absence de sa faute ; n'est-ce pas là une fausse application des principes de la responsabilité contractuelle ? Le cas fortuit ou la force majeure étant établis font présumer jusqu'à preuve contraire l'absence de faute de la Compagnie.

Les termes mêmes de l'article 1148 du Code civil nous semblent très favorables à cette interprétation. « Il n'y a lieu, nous dit cet article, à aucuns dommages et intérêts lorsque par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé (1).

La compagnie peut aussi montrer que l'accident a sa cause dans un fait de la victime. Pour cela elle aura nécessairement deux preuves à fournir : 1° preuve du fait incriminé ; 2° preuve d'un rapport de cause à effet, entre ce fait et l'accident. — D'autre part, nous

(1) Guy, pages 149 et 150.

(2) On trouve encore un exemple intéressant de force majeure dans le fait de l'envahissement d'un train par un nombre considérable de voyageurs sans que les employés de la gare aient pu suffire à les empêcher de monter ; la Compagnie, pensons-nous, serait déchargée de toute responsabilité à raison des accidents dus exclusivement à cette surcharge de voyageurs. Ce fait se produit à presque tous les retours de courses des environs de Paris et spécialement d'Auteuil à Saint-Lazare.

avons vu que la Compagnie ne garantissait contractuellement le voyageur que contre les accidents possibles à éviter, c'est-à-dire contre ceux dont il faut rechercher la cause dans l'inobservation d'un règlement du cahier des charges ou des règles de la plus stricte prudence; la compagnie pourra donc se contenter de prouver qu'elle s'est maintenue dans ces limites ; peu importe d'ailleurs qu'elle ne les ait pas toujours observées, pourvu que pendant la période de temps dans laquelle on doit rechercher les causes de l'accident, elle ait observé les règlements qui pouvaient être intéressants au point de vue de l'accident et qu'elle ait agi avec la prudence la plus stricte en vue de l'éviter.

En dernier lieu elle pourra baser sa défense sur ce que le voyageur n'a pas, en ce qui le concerne, observé les règlements ou a manqué de prudence ; au premier abord ce moyen semble se confondre avec le deuxième, c'est toujours accuser le voyageur d'un fait qui lui est reprochable. Mais, dans le premier cas, il y a un rapport de causalité entre le fait incriminé et l'accident, rapport que la compagnie doit établir, tandis qu'ici ce rapport fait défaut, ou tout au moins est de nature très différente, nous avons dit qu'il suffisait d'une concomitance de lieu ou de circonstances entre le fait et l'accident ; en un mot, ce dernier n'a pas été la suite nécessaire du premier, mais aussi, dans ce dernier cas, la Compagnie n'est pas définitivement déchargée et comme pour le cas fortuit ou la force majeure, le demandeur aura encore la ressource

d'établir que l'accident ne provient pas des faits qui lui sont reprochés mais d'un fait de la Compagnie.

Quant aux moyens de preuve à employer ici, ils ne sont nullement limités. — 1° Témoignage des autres voyageurs ou de toute personne ayant assisté à l'accident ; par exemple celui des cultivateurs qui travaillent dans les champs voisins, des passants de la route qui longe ou traverse la voie, des personnes qui attendent le train en gare et qui du quai d'embarquement ont pu voir l'accident si celui-ci s'est produit à l'entrée en gare, et enfin celui des propres employés de la Compagnie. Ici, surgit une difficulté : l'article 283 du Code de procédure civile permet de reprocher comme témoins les serviteurs et domestiques ; on a souvent soutenu que cette disposition était applicable aux agents de la Compagnie ; mais la jurisprudence a repoussé une assimilation que ne justifient ni la situation des employés, ni la saine interprétation de la loi. En effet, si le législateur a frappé de suspicion le témoignage des domestiques et serviteurs, c'est parce qu'il n'a pas reconnu une liberté suffisante aux citoyens attachés au service d'une personne ou de sa maison, vivant sous son toit, placés vis-à-vis d'elle dans une étroite dépendance, occupant près d'elle une situation particulièrement humble. Les mêmes motifs n'existent pas pour les employés, qui, bien que nommés et payés par la Compagnie, bien que révocables à son gré, ne sont cependant pas dans une situation comparable à celle des domestiques et des serviteurs et dont la sincérité ne doit pas être suspectée a priori. Le

pouvoir discrétionnaire exercé par les magistrats dans l'appréciation de la valeur des dépositions suffit à concilier tous les intérêts et à assurer une bonne justice.

Les agents de la Compagnie ne peuvent donc pas être récusés en cette seule qualité ; leur récusation ne serait même pas justifiée par cette circonstance qu'ils auraient déjà adressé sur l'affaire un rapport à leur administration ; elle ne serait possible que pour des faits susceptibles d'engager la responsabilité personnelle du témoin ou de l'exposer à des peines disciplinaires (1)

Les agents de la Compagnie sont même très souvent cités comme témoins dans les instances judiciaires ; par deux circulaires des 23 juillet et 13 septembre 1863, le Ministre des travaux publics a invité les Compagnies de chemins de fer à donner à leurs employés toutes facilités pour les déplacements qu'ils ont à faire en pareil cas.

De son côté, le Ministre de la justice a, par une circulaire du 7 septembre 1863, invité les procureurs généraux à prendre les mesures nécessaires pour laisser aux Compagnies le temps de remplacer les agents appelés à témoigner devant la justice.

2^o L'aveu du défendeur.

(1) En ce sens : Cour de Douai, 14 mai 1869 : Compagnie du Nord contre Carniaux et Walbert. — Cour de Chambéry, 5 mai 1876 : Rossat contre Compagnie P.-L.-M. — Cour de Cassation, 29 décembre 1880 : Compagnie P.-L.-M. et Sigrand contre Armand. — Cour de Chambéry, 8 août 1883 : Marjollet contre Compagnie P.-L.-M.

3° Les présomptions simples résultant de l'examen de la voie, des wagons, des barrières, et des mille circonstances qui ont précédé ou suivi l'accident ; elles détermineront souvent, sinon directement, l'opinion des juges, tout au moins les rapports d'experts.

4° L'enquête administrative et l'enquête judiciaire. — L'article 59 de l'ordonnance de 1846 porte :
« Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur les
« chemins de fer, il en sera fait immédiatement
« déclaration à l'autorité locale et au commissaire
« spécial de police, à la diligence du chef de convoi.
« Le préfet du département, l'ingénieur des ponts-
« et-chaussées et l'ingénieur des mines chargés de
« la surveillance, et le commissaire royal en seront
« immédiatement informés par les soins de la Com-
« pagnie ».

Les commissaires de surveillance administrative ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire. Ils sont en cette qualité sous la surveillance du Procureur de la République et lui adressent directement leurs procès-verbaux. Néanmoins, ils adressent aux ingénieurs sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent les contraventions à la grande voirie, et en double original aux procureurs de la République et aux ingénieurs, ceux qui constatent des infractions aux règlements de l'exploitation. Dans

la huitaine du jour où ils auront reçu les procès-verbaux constatant des infractions aux règlements de l'exploitation, les ingénieurs transmettront aux Procureurs de la République leurs observations sur ces procès-verbaux (1).

Lorsqu'il arrive un accident ayant entraîné la mort ou des blessures, les commissaires de surveillance administrative, se transportent le plus promptement possible sur le lieu de l'accident, en constatent les circonstances par un procès-verbal, et s'assurent que les autorités locales et l'autorité judiciaire ont été averties. Ils adressent directement aux Procureurs de la République les procès-verbaux destinés à constater les infractions aux règlements d'exploitation : mais, comme dans ce cas il s'agit de matières spéciales, quelquefois d'une appréciation délicate et souvent de nature technique, les observations et l'avis de l'ingénieur en chef ont paru un élément sinon tout-à-fait indispensable, au moins très utile à l'instruction ; aussi, la loi a-t-elle décidé que les procès-verbaux dont il s'agit seraient transmis en double original aux procureurs de la République et à l'ingénieur en chef, et que dans la huitaine du jour où l'ingénieur les aura recus, il devra transmettre ses observations au Procureur de la République (2).

Ainsi, tout accident donne lieu à un procès-verbal dressé par un officier de police judiciaire, et en-

(1) Loi du 27 février 1855. Articles 3 et 4, § 1 et 2.

(2) Extraits de la circulaire ministérielle du 15 avril 1850.

suite à des observations sur ce procès-verbal faites par l'ingénieur en chef du contrôle.

D'ailleurs, il convient de remarquer que, quelle que soit l'autorité dont ce procès-verbal jouisse auprès du tribunal, celui-ci ne sera pas lié par ses conclusions, pas plus qu'il ne serait lié par une expertise ; il pourra d'ailleurs en être ordonné une sur la demande des parties ou même d'office.

Les partisans de la responsabilité délictuelle sont conduits en matière de preuves à des conséquences très différentes, pour ne pas dire complètement opposées ; ils y sont conduits d'ailleurs d'une façon très logique ; nous allons les étudier, d'autant que nous-mêmes avons été amenés à admettre la responsabilité délictuelle dans certains cas (voyageur sans billet, action intentée par un héritier de la victime en son nom personnel). Le demandeur qui a établi le préjudice que lui cause l'accident, ainsi que nous l'avons dit plus haut, n'a pas à prouver le contrat de transport puisqu'il ne fonde plus l'action sur son inexécution, mais sur l'article 1382 du Code Civil : « Tout « fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un « dommage, oblige celui par la faute duquel il est « arrivé à le réparer ». Mais, en revanche, il doit établir non seulement que le fait dommageable est l'œuvre du défendeur, mais que ce fait lui est imputable à faute ; remarquons en passant une conséquence bizarre de cette théorie : l'individu qui a traité avec la Compagnie et qui a dûment payé sa place, ne sera pas mieux traité que l'intrus qui s'étant introduit

furtivement dans un wagon avait l'intention frauduleuse de voyager gratuitement. De nombreux arrêts que nous avons déjà cités plus haut sont en ce sens, qu'il nous suffise de rappeler l'un des plus typiques, pour le point qui nous occupe, par ses attendus :

« Attendu, qu'il est de doctrine et de jurisprudence, que c'est à celui qui allègue une faute qui lui est préjudiciable, à rapporter la preuve de cette faute, conformément aux dispositions des articles 1382, 1383, 1384 du Code Civil ; que si cette règle souffre exception lorsqu'il s'agit des choses confiées aux voituriers, et si, dans ce cas, l'article 1784 les rend responsables de la perte et des avaries, à moins qu'ils ne prouvent le cas fortuit ou la force majeure, ces dispositions ne sont pas applicables au transport des personnes qui reste placé sous l'empire du droit commun (1).

Cette solution est, il est vrai, on ne peut plus logique, mais à ce point de vue la première n'a rien à lui envier : l'une et l'autre présentent deux applications pures et simples de ce grand principe : « la nécessité de prouver s'impose à celui qui avance un fait contraire à l'état normal et habituel des choses ou à une situation acquise, dont l'article 1315 du Code

(1) Poitiers, 6 février 1888 ; Sirey, 1888, II, 139. — Dans le même sens : Amiens, 29 décembre 1881. D. 1882, II, 163. — Cassation, 10 novembre 1884 ; S. 1885, I, 129 — Tribunal civil de Bordeaux, 16 décembre 1885, le *Droit*, 3 et 4 mai 1885. — Tribunal de commerce de Marseille, 22 avril 1887, *Journal de Marseille*, 1887, I, 170. — Guillouard : *Traité du contrat de louage*, II, n° 765. — Guillemin : *Des transports successifs*, p. 123 et 124.

Civil n'est qu'une application ». Que le fardeau de la preuve soit rejeté sur la Compagnie comme le veut la responsabilité contractuelle ou sur le demandeur comme le veut la responsabilité délictuelle, il ne laisse pas que d'être très lourd ; cependant, dans la majorité des cas, celui à qui il incombe sera puissamment aidé dans sa tâche par le procès-verbal dont nous avons expliqué plus haut le but et le processus.

« Les transports de personnes, nous dit Sainte-lette (1) se font aujourd'hui dans des conditions qui rendent le plus souvent très difficile la preuve d'une faute précise, imputable à un agent déterminé. Sur une voie qui n'est plus tout-à-fait dans les conditions voulues, une machine, marchant à une vitesse légèrement irrégulière, traîne des voitures moins bien attelées que d'habitude ; un déraillement se produit dont les suites sont funestes ; quel service le juge déclarera-t-il en faute, et dans ce service quel préposé ?

« Voilà une instruction qui s'ouvre avec enquêtes, expertises et le reste. Elle dure plusieurs années et très souvent se termine par un non-lieu. Que deviendra, cependant, l'humble voyageur, pauvre diable sans autres ressources que le travail de ses bras dont peut-être il a fallu l'amputer ? Que lui fait à lui que ce soit de la voie ou de la traction que la négligence provienne, qu'il faille pour trouver le coupable, descendre jusqu'au piqueur ou remonter

(1) Saintelette : De la responsabilité et de la garantie, p. 39.

« jusqu'au directeur général ? Il n'a traité avec aucun
« de ces personnages. Il ne s'est enquis d'aucun de
« ces services. Il a acheté de l'Etat ou d'une Compagnie
« le droit d'être transporté de là ici en toute sécurité.
« Il a un titre qui n'est pas contesté, il en réclame le
« paiement ; on ne lui oppose ni sa propre faute, ni
« cas fortuit ni force majeure. On lui doit dès lors
« des dommages-intérêts, comme compensation de
« l'inexécution du contrat, on les lui doit, quoi qu'il
« advienne du point de savoir s'il y a eu faute, de
« quel service et de quel agent. »

Certes, la plaidoirie de M. Saintelette est éloquente, nous sommes déjà de son avis, nous l'avons lue et reproduite avec intérêt ; mais nous pensons que de telles considérations ne doivent point influencer sur la question. Nous estimons en effet qu'elle doit être résolue par la simple analyse du contrat de transport de personnes, ce qui nous conduit en l'absence de dispositions spéciales législatives ou conventionnelles, à l'application pure et simple des principes généraux du droit.

D'ailleurs, les conséquences que veut bien exposer M. Saintelette trouvent leur contre-partie dans l'examen des conséquences du principe adverse. Souvent, en effet, les Compagnies de Chemins de fer auront, avec la responsabilité contractuelle, à faire la preuve d'un fait négatif : l'absence de faute de leur part, et si elles ne peuvent pas remplacer cette preuve par une preuve positive ; faute du voyageur, cas fortuit, etc, elles resteront responsables.

En résumé : quelque système que l'on admette, on arrivera toujours à un résultat équitable quand on pourra établir une faute imputable, soit à l'une soit à l'autre des parties en cause ; dans ce cas, la charge de la preuve, qui souvent entraînera de grosses difficultés pour la partie à qui elle incombera, sera le seul intérêt de la question ; — Si au contraire la cause de l'accident reste inconnue, ce qui sera très rare étant données toutes les précautions que l'on prend pour qu'il n'en soit pas ainsi (enquêtes administrative et judiciaire), suivant que l'on est en présence de la responsabilité contractuelle ou délictuelle et que l'on applique les règles de l'une ou de l'autre, la Compagnie sera déclarée responsable ou le demandeur sera débouté de sa demande.

CHAPITRE IV

Calcul de l'Indemnité

« Les dommages-intérêts dûs au créancier, nous « dit l'article 1149 du Code Civil, sont en général de « la perte qu'il a faite, et du gain dont il a été privé » ; cet article est bien l'équivalent de cette vieille formule du droit romain : *damnum emergens et lucrum cessans*. Les dommages-intérêts alloués doivent être la réparation juste et complète du préjudice causé, quelque soit d'ailleurs l'état de fortune du débiteur.

En matière de pension alimentaire, due entre parents, cette considération entre en ligne de compte ; cela s'explique tout naturellement par le caractère de la pension alimentaire, qui n'étant qu'un secours ne doit pas déposséder l'un pour enrichir l'autre.

Ici, au contraire, il y a eu dommage causé dont on demande réparation, la seule préoccupation du juge dans la fixation de l'indemnité est qu'elle en soit la réparation exacte et intégrale, quel que soit l'état de fortune plus ou moins brillant dans lequel se trouve le défendeur au moment du procès.

Peu importe alors que nous nous trouvions en présence d'une des grandes Compagnies dont la solvabilité doit, par rapport aux indemnités qu'elles peuvent être amenées à payer, être considérée comme absolue, étant donnée surtout la garantie d'intérêts, ou d'une de ces Compagnies de faible importance, sans ressources pécuniaires et livrées à leurs propres moyens. L'importance de l'indemnité sera toujours proportionnelle ou plutôt égale au préjudice causé, à moins toutefois que le partage de la responsabilité ne vienne adoucir cette règle.

Si nous insistons autant sur ce point, c'est que M. Féraud-Giraud (1) nous parle de décisions judiciaires desquelles il résulterait que suivant l'état des ressources dont la Compagnie dispose, elle doit subir des condamnations dont le taux sera plus ou moins élevé. Il se contente de faire cette allusion, sans nous citer d'ailleurs aucune de ces décisions, dont, en l'absence de références, il nous a été impossible de retrouver la trace.

Nous ne pouvons nous livrer ici à une énumération complète des différents chefs d'indemnité qui pourront se présenter dans la pratique, nous nous contenterons d'en citer quelques-uns à titre d'exemples :

1° Les dépenses occasionnées par la maladie qui a été la suite de l'accident ; ces dépenses seront facilement prouvées par les reçus qui les constatent ; elles

(1) Féraud-Giraud : ouvrage cité, p. 326.

doivent d'ailleurs être proportionnées à la gravité du mal et à la situation du malade ; on ne peut admettre par exemple que le riche banquier soit forcé de se faire soigner par le même médecin que le pauvre ouvrier ; d'ailleurs, souvent le même médecin soignant l'un et l'autre exigera du premier des honoraires beaucoup plus forts que du second ; la somme allouée de ce chef pourra être très variable d'une circonstance à une autre ; ainsi si on a une blessure insignifiante, on ne pourra pas réclamer les soins du chirurgien en renom dont l'intervention serait nécessitée et par suite justifiée par une opération difficile.

2° Les souffrances physiques, dont l'appréciation sera très difficile et surtout très personnelle, mais qui n'en doivent pas moins être prises en considération dans la fixation de l'indemnité (1).

3° Les infirmités permanentes, et toutes les conséquences fâcheuses qu'elles peuvent avoir pour la victime, y comprise la douleur physique et même morale qui en résultera actuellement d'abord et dans la suite.

4° L'incapacité temporaire de travail : ici, l'appréciation personnelle aura moins de place que dans les hypothèses précédentes ; il n'y aura en effet qu'à déterminer le gain qui aurait résulté pour la victime de son activité pendant la période d'incapacité.

5° L'obligation de renoncer à l'exercice d'une profession ou d'en réduire le champ d'action. Nous avons

(1) Voir en ce sens : Picard, ouvrage cité, p. 494. — Féraud-Giraud, ouvrage cité, p. 327.

en ce sens une décision typique et concluante de Bruxelles du 2 janvier 1875, elle alloue 110.000 francs à un entrepreneur de travaux publics qui a perdu une jambe dans un accident de chemins de fer et qui se voit obligé d'abandonner son métier ;

6° Les pertes éprouvées dans l'exercice d'une industrie ou d'un commerce par suite de l'impossibilité où l'on se trouve de veiller à ses affaires ; on devra comprendre dans ce chef non seulement la différence des bénéfices nets pendant la période d'empêchement, mais encore l'arrêt ou le recul qui pourrait en résulter dans le développement de la dite entreprise ;

7° Les dépenses occasionnées par la nécessité où se trouve le demandeur de prendre un gérant ou un employé pour la gestion et le bon ordre de ses affaires (1).

Pour les parents et les tiers le champ est encore plus vaste ; ils peuvent en effet invoquer la plupart des causes de dommages-intérêts qui sont à la disposition de la victime, et en outre : le préjudice matériel ou même moral que leur cause la mort ou la maladie de la victime. A ce sujet, nous nous contenterons de renvoyer à notre chapitre relatif aux personnes qui peuvent intenter l'action et à l'article de M. Chausse, professeur de droit à Montpellier (1).

Il résulte de la solution que nous avons soutenue et adoptée, que l'on doit tenir compte du préjudice

(1) Revue critique, 1895, p. 436.

moral, à l'exclusion de celui fondé sur l'affection pure, celle-ci se refusant à toute évaluation ; nous avons conclu également que le préjudice devait être actuel et certain ; un préjudice éventuel et possible ne saurait être pris en considération ; il est bien évident que les Compagnies ne peuvent indemniser à raison de la ruine de certaines espérances, par exemple celle d'un testament favorable au demandeur.

D'ailleurs, l'article 1151 du Code Civil suffit à nous fixer en ce sens : « Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages-intérêts ne doivent comprendre à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ». Un préjudice simplement éventuel et possible, c'est-à-dire sur l'existence duquel on n'est pas fixé, ne saurait être une suite immédiate et directe de l'accident.

En application de ces principes :

La veuve d'un voyageur tué dans un accident qui doit être attribué à la faute de la Compagnie ou des employés dont elle répond, a droit à la réparation du préjudice matériel dont l'existence est justifiée, et dans la fixation du chiffre de cette réparation, les tribunaux doivent prendre en considération la rupture funeste du mariage et l'anéantissement d'une association fondée en vue de la famille et des espérances consacrées sous l'autorité de la loi. C'est ainsi que

s'exprime un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 27 mai 1876 (1)

« Attendu, nous dit encore un jugement du Tribunal civil de Grasse du 27 novembre 1872 (2), que
« par la mort de Crévoulin, sa veuve et ses enfants
« se trouvent privés non seulement des ressources
« que le chef de la famille leur procurait par son travail, mais encore de son affection et de sa protection ; qu'il y a lieu de tenir compte de ces divers
« éléments, dans l'appréciation du dommage souffert
« par la demanderesse et les mineurs Crévoulin, et
« dans l'évaluation de l'indemnité à laquelle ils ont
« droit ».

Si l'on objecte, nous dit M. Boistel, qu'il y a là un dommage immatériel, non appréciable en argent, nous répondrons qu'il y a là une souffrance morale comparable à celle que causerait une perte pécuniaire, et quelquefois plus grande, que le voiturier en est responsable, et qu'il doit fournir au destinataire les moyens de compenser cette souffrance par les satisfactions qu'il pourra se donner avec l'indemnité qu'on lui paiera.

Cette doctrine est couramment admise par les tribunaux étrangers, nous sommes en France bien en retard sur ce point. Nous appliquerions cette doctrine spécialement au dommage moral résultant des retards si fréquents dans les trains de voyageurs, et à plus forte raison à ceux causés par les accidents de che-

(1) Lamé-Fleury. Bulletin, 1880, p. 127.

(2) Lamé-Fleury. Bulletin, 1875, p. 34.

mins de fer, sans préjudice, bien entendu, de la réparation de tous les dommages matériels.

Quant aux frais, aux démarches et au temps perdu par le demandeur pour arriver au paiement de l'indemnité (lettres, frais de procédure et d'avocat), nous pensons avec M. Boistel (1) que l'on doit en tenir compte. Il résulte d'un arrêt de la Cour de Cassation (2) que les juges peuvent, sans contrevenir à aucune loi, adjuger à titre de dommages-intérêts des frais qui ne seraient pas de nature à être portés en taxe.

Voici tout ce dont le demandeur devra être indemnisé pour que le vœu de l'article 1149 du Code Civil soit rempli, c'est-à-dire pour que, tout compte fait, les intéressés n'aient subi du fait de l'accident aucun appauvrissement. Mais lisons maintenant la fin de notre article : « Sauf les exceptions et modifications ci-après » ; deux seulement de ces modifications nous intéressent, celles prévues par les articles 1150 et 1152 du Code Civil.

« Le débiteur, nous dit l'article 1150, n'est tenu
« que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou
« qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est
« point par son dol que l'obligation n'est point exé-
« cutée ».

Les partisans de la responsabilité délictuelle se servant de cet article comme d'une arme contre nous, prétendent que pour être logiques nous devons admet-

(1) Boistel, *Précis de droit commercial*, p. 390.

(2) Cassation, 31 mars 1841 ; Sirey, 1841, I, 589.

tre jusqu'au bout les conséquences de notre théorie. Or, quels sont les dommages-intérêts qui ont pu être prévus ici ?

Lors de la prise du billet, qui constate la conclusion du contrat, le préposé de la Compagnie qui l'a représentée, n'a pu connaître la situation du voyageur qu'il n'a même pas aperçu aux travers des grilles ; il n'a pu prévoir que lors d'un accident, la Compagnie se trouverait en face d'un banquier très riche qui viendra lui réclamer des dommages-intérêts très considérables pour sa perte de temps, pour la perturbation que son absence forcée a dû apporter dans ses affaires ; il n'a pu prévoir que le voyageur allait se marier, mariage qui rompu à la suite de l'accident deviendra une cause d'augmentation de l'indemnité.

La seule différence que l'entrepreneur de transport ait put discerner lors de la confection du contrat entre les diverses personnes qui ont eu recours à ses services, est celle qui se manifeste extérieurement par la délivrance d'un billet plus ou moins cher, représentant le prix des places dans les diverses classes.

Il est cependant certains cas où l'entrepreneur n'a pu ignorer la personnalité des voyageurs qu'il transporte, soit qu'il ait pu les individualiser d'une façon complète ; transport d'un chef d'Etat, d'un ministre, d'un haut fonctionnaire par train spécial, soit qu'il ait été amené à les ranger dans des catégories déterminées : officiers, membres du Parlement, etc.

Mais alors, les dommages-intérêts ont pu être

prévus dans leur totalité et l'article 1150 ne trouve plus son application.

Remarquons que c'est précisément dans ces cas là qu'il y aurait le plus d'avantage pour la Compagnie à se retrancher derrière notre article, car les person-nages haut placés dont elle n'a pu ignorer la person-nalité lui imposent des charges très lourdes. Et, si nous voulons regarder un peu en dehors de notre sujet, nous voyons le petit voiturier dont le budget est très minime et les bénéfices en proportion, accep-ter chaque jour dans sa voiture des voyageurs riches et considérés dont il ne peut ignorer la personnalité ; ici la protection de l'article 1150 fait encore complè-tement défaut, et il se voit exposé en cas d'accident aux conséquences les plus onéreuses, qui souvent l'écraseront sans qu'il puisse jamais se relever.

Tout ceci nous montre combien est illusoire cette protection et quel cas l'équité peut en faire puisqu'elle fait défaut précisément dans les occasions où elle serait le plus nécessaire. Pour la rendre efficace, et pour mettre de l'uniformité et de la logique dans leur doctrine, plusieurs auteurs soutiennent que la sécurité est une et ne comporte pas de degré dans la réparation du préjudice causé. Peu importe le prix payé par le voyageur, ou la connaissance que le voiturier a pu avoir de sa position sociale. La diffé-rence de prix entre les diverses classes, correspond à un supplément de confortable ou de rapidité dans la transport.

« Et comment supposer, nous dit Saintelette⁽¹⁾,
« que dans ses prévisions, l'administration du che-
« min de fer ait pris garde à la condition sociale du
« voyageur, à sa profession, au mouvement de ses
« affaires, voire à sa fortune ? Comment admettre
« que du gros de voyageurs que, chaque jour, à
« chaque heure, dans une foule de gares, elle embar-
« que pour les directions les plus diverses, elle ait pu
« distinguer l'opérateur en renom, la chanteuse en
« faveur, le financier en veine ? Ils ne se sont pas
« nommés, ils ne l'ont pas avertie, qu'arrivant un
« sinistre, ils prétendraient à une indemnité plus
« qu'ordinaire, et ne lui ont pas offert de leurs places
« un prix extraordinaire.

« De quel chef, en vertu de quel titre pourraient-
« ils prétendre à d'autres et plus amples dommages-
« intérêts que ceux attribués aux voyageurs munis
« du même ticket, assis dans la même voiture, atteints
« de la même lésion, victimes de la même négli-
« gence ? Ils ont tous droit aux mêmes dommages-
« intérêts, et ils n'ont droit qu'aux seuls dommages-
« intérêts dus au voyageur quel qu'il soit, à raison
« de telle ou telle catégorie de lésions.

« On en arrive ainsi à une tarification invariable
« des blessures : tant pour un bras, tant pour une
« jambe ; dans toutes les administrations du monde,
« on procède par voie de tarifs pour régler les indem-
« nités dues dans les circonstances les plus déso-

(1) Saintelette. — De la responsabilité et de la garantie,
p. 106.

« lantes. Il y a le tarif des pensions civiles, et le tarif
« des pensions militaires ; il y a le tarif des veuves et
« le tarif des orphelins ; il y a le tarif des frais funé-
« raires et le tarif des frais de maladie ; et là où il
« n'y a pas de tarifs, règnent l'arbitraire et l'iné-
« galité. »

A l'occasion d'un jugement récemment rendu par le Tribunal civil de la Seine qui accordait à une des victimes de l'accident du Péage-de-Roussillon des dommages-intérêts manifestement exagérés, M. Francisque Sarcey s'élevait dans la presse contre l'iniquité d'une législation permettant d'attribuer des indemnités absolument inégales suivant la condition des victimes. A ce propos, M. Guillaumot (1) se demande s'il n'y aurait pas lieu de remplacer les règles du Code Civil par des principes analogues à ceux qui sont consacrés par la loi du 9 avril 1899 sur les accidents du travail, et spécialement par le principe de l'indemnité forfaitaire.

Dans une étude sur la question, M. Sabatier, agréé près le Tribunal de commerce de la Seine, s'exprime ainsi : « La responsabilité du transporteur ter-
« restre, obligé de réparer les risques variés et mul-
« tiples que peut engendrer un décès : enfants,
« épouse, assistés, associés, assurance sur la base du
« tort subi par chacun dans l'ordre qui lui est spé-
« cial, constitue une véritable anomalie. »

Nous n'insisterons pas sur le caractère odieux

(1) Guillaumot, ouvrage cité, p. 246, note.

que pourrait présenter en la matière cette tarification ; mais elle n'a jamais été entreprise, elle ne fait l'objet d'aucune loi, d'aucun décret, sur quelles bases le juge qui voudra suivre la théorie de Sainctelette s'appuiera-t-il pour procéder à cette tarification. Se décidera-t-il par l'analogie qui existe avec les pensions militaires ou avec les pensions civiles ?

D'ailleurs, et cette objection touche au fondement même de la théorie, quelle que soit l'autorité qui procède à cette tarification, et de quelque manière qu'elle y procède, l'allocation qui en résultera dans chaque espèce, ne répondra plus du tout à la dénomination de dommages-intérêts, puisque l'on perd de vue le but et la raison d'être de cette indemnité, la réparation du dommage causé pour en faire une sorte de pension avec laquelle les personnes lésées n'obtiendront presque jamais l'équivalent de la perte subie et du gain manqué.

On voit, du reste, par les opinions citées plus haut, que les partisans de la tarification voudraient en faire l'objet d'une réforme législative, mais ne prétendent pas du tout comme M. Sainctelette, la faire découler des principes du Code Civil.

Nous préférons de beaucoup l'opinion de MM. Lyon-Caen et Renault (1) qui font varier l'allocation avec les personnes et avec les dommages causés ; ils reconnaissent bien eux aussi que la Compagnie n'a pu reconnaître la personne du voyageur auquel elle a délivré un ticket, mais les Compagnies savent bien

(1) Lyon-Caen et Renault. — Ouvrage cité, page 507.

qu'elles s'exposent à transporter toute espèce de personnes et qu'elles ne peuvent pas plus refuser un billet, serait-il de la dernière classe, au millionnaire, à l'acteur en renom qu'à l'ouvrier qui regagne son foyer ou qui se rend à son travail. C'est d'ailleurs le principe qu'on applique, sans contestation sérieuse au cas de perte de bagages, quand, bien que le voiturier n'en connaisse pas le contenu, on fait varier les dommages-intérêts avec les objets qu'ils renfermaient (1).

Après avoir admis l'opinion de MM. Lyon-Caen et Renault, qu'il nous soit permis d'y apporter notre argument ; il découle directement d'une nouvelle interprétation de l'article 1150, qui a été élaborée et soutenue par MM. Colmet de Santerre et Demante (2) et adoptée par M. Demolombe (3).

D'après ces auteurs, la loi n'exige pas que le chiffre du dommage ait été prévu à l'avance par les parties ; ce serait demander l'impossible, elle s'inquiète de la cause du dommage, et c'est quant à cette cause qu'elle fait cette distinction (4). Ainsi, pour

(1) V. en ce sens. Grenoble, 13 fév. 1872. S. 1873, II, 35. — Paris, 18 janvier 1873, D. 1875, II, 49. — Cassation, 10 déc. 1873. S. 1875, I, 176. — Guillouard. Traité du Louage, tome II, n° 760.

(2) Colmet de Santerre et Demante : cours analytique de Code Napoléon, continué depuis l'art. 980 par Colmet de Santerre (V, 6^e bis, 3^e et 4^e).

(3) Demolombe : cours de Code Civil (XXIV, 500-595).

(4) Aux termes de l'article 1633 du Code Civil : « Si la chose vendue se trouve avoir augmenté de prix à l'époque de l'éviction, indépendamment même du fait de l'acquéreur, le vendeur est tenu de lui payer ce qu'elle vaut au dessus du prix de la vente ». Cet article, d'après l'ancienne théorie qui veut que le montant des dommages ait pu être prévu par les

savoir si les dommages-intérêts dûs au cas d'accident rentrent dans la limitation de l'article 1150, il ne faudra pas considérer le montant de ces dommages-intérêts, bien qu'il ait considérablement dépassé les prévisions des parties, il faudra les accorder si toutefois la cause du dommage a pu être prévue lors de la délivrance du billet.

Or, toutes les fois que la cause du dommage sera un accident, elle aura été prévue ou elle sera réputée telle ; au contraire, quand la cause du dommage sera extérieure à l'accident, elle n'aura jamais été prévue ; fixons les idées par un exemple : à la suite d'un déraillement, un voyageur se casse une jambe ; qu'il se fasse bien soigner, qu'il prenne un bon médecin, au bout de deux mois environ il pourra vaquer à ses affaires, aussi alerte que par le passé, pourvu évidemment que la fracture ait été simple ; jusque-là tous les dommages subis par le voyageur comporteront une indemnité : (perte de temps, frais de maladie, etc.) ; mais si le voyageur s'est fait soigner par un médecin inexpérimenté, par un simple rebouteur même comme il arrive trop souvent, la Compagnie ne saurait être rendue responsable des suites fâcheuses de la fracture, et le voyageur pourra rester définitivement boiteux avec une jambe plus

parties lors du contrat, constitue une exception à l'article 1150 ; avec la théorie ci-dessus exposée, au contraire, il en devient une application directe, la cause des dommages qui est ici l'éviction ayant bien pu être prévue. Or, rien ne viendrait en cette matière justifier une exception aux règles générales.

courte que l'autre sans qu'il soit indemnisé de son infirmité qui n'est plus la suite nécessaire de l'accident (1).

On voit par cet exemple combien la théorie de MM. Colmet de Santerre et Demante s'applique bien à notre matière, et combien il est rationnel pour savoir si des dommages-intérêts sont dûs d'examiner plutôt la cause du dommage que le montant de ce dommage ; quant aux termes de l'article 1150 lui-même, ils ne sont ni plus ni moins favorables à cette interprétation qu'à l'interprétation ancienne soutenue par MM. Aubry et Rau (2), et si nous lisons l'article 1151 qui reste dans le même ordre d'idées, nous nous apercevons que la rédaction *in fine* est très favorable à notre interprétation :

« ... Les dommages et intérêts ne doivent comprendre... que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention ».

Nous faisons un tout autre accueil à la théorie de M. Saintelette lorsqu'il nous dit que le voyageur blessé dans une voiture de 1^{re} classe ne pourra pas prétendre à une indemnité plus forte que celle due au voyageur frappé d'une blessure identique dans une voiture de 3^{me} classe, sous prétexte qu'il a acheté et payé une dose de sûreté plus grande.

Ce n'est pas la différence des classes qui à notre avis, doit fixer la différence des dommages-intérêts,

(1) Voir dans le même sens : Féolde, ouvrage cité, p. 318 et 319.

(2) Aubry et Rau : Droit civil français, t.IV, p. 105 la note.

mais, comme nous l'avons indiqué, la différence du préjudice causé, et si à cet égard le voyageur de 1^{re} est en général plus indemnisé que celui de 3^{me} classe c'est qu'il a plus souffert, ayant des intérêts plus considérables à gérer, mais si le contraire a lieu, nous sommes tout prêts à intervertir les résultats, ainsi par exemple, l'indemnité payée à l'entrepreneur de travaux qui voyage en 3^{me} classe sera plus forte, toutes choses égales d'ailleurs, que celle allouée au petit rentier qui voyage en 1^{re} classe, le temps du premier étant évidemment plus précieux que celui du second.

La différence de prix des tickets de 1^{re} classe et de ceux de 3^{me} classe correspond à des degrés différents de confortable et de vitesse, mais au point de vue de la sécurité, la voiture de 3^{me} classe doit être réputée l'équivalent de celle de 1^{re} classe.

Admettre une théorie différente, c'est décomposer le contrat intervenu entre la Compagnie et le voyageur en un contrat de transport et un contrat d'assurance ; or, on devait trouver la trace de ces deux éléments dans le prix et nous avons vu que celui-ci était à la fois le prix du louage du matériel mis à la disposition des voyageurs et le prix du transport proprement dit, il ne comprend pas du tout une prime d'assurance, plus forte ou plus faible suivant la classe.

Nous avons vu en étudiant l'étendue de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer, l'influence qu'avait sur le calcul des dommages-intérêts

à allouer, ce fait qu'il y avait eu faute commune de la Compagnie et du voyageur.

Pour les protagonistes de la responsabilité délictuelle, ces difficultés n'existent pas, l'impossibilité de la prévision des dommages dans le contrat ne saurait pour eux mettre obstacle à l'allocation de ces dommages, puisque ce n'est pas sur l'inexécution du contrat qu'ils fondent la responsabilité de la Compagnie mais sur le *damnum injuria datum*, de la loi romaine ; le calcul de l'indemnité à payer se fera toujours d'après le préjudice souffert par la victime.

Devons-nous nous préoccuper de l'application à notre matière de l'article 1152 du Code Civil, aux termes duquel : « Lorsque la convention porte que celui « qui manquera de l'exécuter paiera une certaine « somme à titre de dommages-intérêts, il ne peut « être alloué à l'autre partie une somme plus forte « ni moindre. »

On conçoit bien la possibilité pour les parties de fixer l'indemnité à payer, mais cette clause est si peu conforme à la nature du contrat de transport des voyageurs, qu'en fait elle ne se présentera jamais ; en tous cas, nous croyons que pour apprécier la valeur de cette clause, il convient de la considérer comme une clause limitative de la responsabilité de la Compagnie et de statuer d'après ce qui a été dit plus haut à ce sujet.

Quant à la forme sous laquelle peuvent être alloués les dommages-intérêts, elle peut varier ; ou bien le Tribunal saisi accordera à la victime une

somme une fois donnée, ou bien il lui accordera une rente viagère.

Généralement le jugement aura un caractère définitif en ce sens qu'on ne pourra plus rien demander pour le même accident, à moins qu'il ne survienne un chef nouveau d'indemnité par exemple une aggravation dans l'état du blessé ; cependant, le jugement peut avoir parfois un caractère provisoire ; ainsi, l'allocation à titre de dommages-intérêts d'une somme à payer annuellement pendant un temps déterminé après lequel il sera fait droit, ne contient ni excès de pouvoir, ni déni de justice, mais une simple réserve des droits à exercer, s'il y a lieu, dans un temps ultérieur par la partie lésée (1).

« Attendu, nous dit l'arrêt cité en note, qu'en
« prononçant contre Grimoult au profit de Marchand,
« en outre d'une somme fixée pour les frais de ma-
« ladie une allocation annuelle pour un temps déter-
« miné, et en ajoutant qu'après ce terme il serait fait
« droit, l'arrêt attaqué n'a pu commettre ni excès de
« pouvoir ni déni de justice, puisque, d'une part, en
« restreignant à un nombre fixe d'années la pension
« viagère accordée à Marchand, la Cour Impériale de
« Paris n'a même pas épuisé sa juridiction et le droit
« qu'elle aurait eu d'accorder cette pension pendant
« la vie entière de Marchand; et que, d'une autre
« part, la disposition finale de l'arrêt n'a d'autre
« caractère que celui d'une réserve des droits de

(1) Voir : Cassation, 28 novembre 1855. S. 1857, I, 95.

« Marchand pour une action nouvelle dans un temps
« ultérieur, et non comme une suspension de l'ins-
« tance terminée par l'arrêt, suspension qui n'étant
« d'ailleurs prononcée qu'avec un terme fixe, ne
« pourrait dans aucun cas être considérée comme un
« déni de justice. »

Pour assurer au crédit-rentier le paiement exact des arrérages et prévenir l'insolvabilité postérieure du débi-rentier, les tribunaux peuvent imposer à celui-ci l'achat d'une inscription de rente sur l'Etat égale au montant de la pension accordée. Ce titre est immatriculé pour l'usufruit au nom de la victime, et pour la nue-propriété au nom du débiteur de la rente ; le syndicat des agents de change de Paris est souvent commis en tant que de besoin pour effectuer d'office cette opération (1).

Nous croyons que les juges ne peuvent pas, lorsque la demande est bornée à une somme une fois payée, condamner la Compagnie au paiement d'une rente viagère ou autre ; la réciproque non plus ne pourrait pas se produire, car ils s'exposent ainsi à juger *ultra petita*.

Enfin si la victime a formulé une demande alternative, si ses conclusions tendent à une condamnation de la Compagnie, soit à une somme une fois payée, soit à une pension viagère au choix du défendeur, les juges ne peuvent pas non plus prononcer une condamnation fixe à l'une des deux alternatives de la

(1) Voir en ce sens : Jugement du tribunal de Mantes, 11 mai 1895. — Cotellet : Voyageurs et bagages, p. 48.

demande ; ils doivent laisser le choix au défendeur, se conformant ainsi à l'esprit de la demande, sans cela celui-ci serait bien fondé à venir prétendre qu'en se substituant à lui pour ce choix, le Tribunal a précisément pris la plus onéreuse des deux alternatives et par suite a jugé *ultra petita*. La jurisprudence se prononce en notre sens (1).

Si le tribunal ne peut par lui-même évaluer exactement le préjudice causé d'après les contestations des parties, il est libre d'ordonner la mesure d'instruction qui lui semble nécessaire à cet égard. Mais, quand sa conscience est suffisamment éclairée, il peut et il doit les arbitrer lui-même et en fixer la quotité sans recourir à aucune mesure d'instruction (2).

Quoi qu'il en soit, la fixation des dommages-intérêts, à moins d'admettre la doctrine de M. Sainte-lette est chose très subjective et très variable ; M. J. Charmont (3) nous donne un aperçu succinct mais très vrai des difficultés qu'elle présente.

Comment en effet évaluer l'indemnité que peut réclamer une femme du monde défigurée par un accident, le chagrin causé par la mort d'un parent ?

Nous avons dû nous borner dans notre chapitre à limiter l'initiative et l'arbitraire du juge par quelques règles générales ; nous ne saurions faire plus ; en

(1) Cass. 14 avril 1836. — Pandectes françaises, 1837, I. 252. — Douai, 23 août 1844. — S. 1845, I. 293.

(2) En ce sens : Cass. 25 juillet 1833. Pandectes françaises, 1838, I, 483. — Cass. 2 avril, 1849, S. 1849, I, 501.

(3) Revue critique de législation et de juridiction civile.

matière d'accidents, personne ne peut donner un avis à priori sur le montant approximatif de la condamnation, le résultat dans de tels cas échappe à toutes les prévisions.

CHAPITRE V

Compétence

SECTION I.—*Détermination de la Juridiction compétente*

Nous allons au préalable étudier quelques cas très spéciaux qui présentent moins d'intérêt, par cela même qu'on est exposé à les rencontrer plus rarement.

Quand l'accident provient d'un vice de l'infrastructure de la voie (travaux d'art, gares, etc.), le voyageur peut, avons-nous dit, attaquer directement l'Etat, le département ou la commune, suivant qu'il s'agit d'un chemin de fer d'intérêt général ou local ; en fait, il est vrai, cette responsabilité n'est jamais mise en jeu ; nous pensons que cela tient surtout à l'obligation où serait la victime de porter l'affaire devant un tribunal administratif, juridiction toujours redoutée.

Cette compétence du tribunal administratif devrait être admise aussi au cas de recours de la Compagnie contre l'Etat à raison d'un accident ayant sa cause dans une malfaçon de l'infrastructure, mais les Com-

pagnies se sont interdites ce recours en acceptant l'article 21 du cahier des charges, qui fait peser sur chacune d'elles la responsabilité résultant de tous les travaux. Dans certains cas cependant, il y aurait un recours possible contre l'Etat : c'est ainsi que les Compagnies du P.-L.-M. et du Midi ayant été chargées d'un convoi de poudre qui fit explosion, purent recourir en garantie contre l'Etat, en fondant leur action sur la négligence et l'imprudence des agents de l'Etat (1).

Quant aux actions en responsabilité qui peuvent être intentées contre l'Etat pour accidents arrivés sur son réseau, on pourrait être tenté de les ranger dans la compétence des tribunaux administratifs ; M. Sarrut conclut en effet en ce sens (2) : « Nous admettons
« volontiers, contrairement à l'opinion générale, si-
« non que l'Etat se comporte en commerçant, avec
« un esprit de spéculation et de lucre, du moins qu'il
« fait acte de commerce quand il se charge des trans-
« ports par voie ferrée. L'article 632 du Code de
« Commerce range les entreprises de transport parmi
« les actes de commerce, et la commercialité de ces
« actes est indépendante de la qualité des personnes,
« elle résulte d'une présomption légale attachée à la
« nature des actes. Mais les actes d'exploitation com-
« merciaux ou non n'en sont pas moins accomplis
« par l'Etat comme un service public ; dès lors, ils
« ressortissent de la juridiction administrative. De-

(1) Tribunal des conflits, 25 février 1873.

(2) *Revue critique*, 1885, p. 143.

« puis la décision du Tribunal des conflits en date du
« 8 février 1873, l'autorité judiciaire elle-même recon-
« naît son incompétence pour prononcer sur la res-
« ponsabilité de l'Etat chargé d'un service public ».

On peut invoquer en ce sens la loi des 17 juillet et 8 août 1790, et le décret du 26 septembre 1793 établissant qu'il n'appartient qu'à la juridiction administrative de constituer l'État débiteur, à moins qu'une disposition expresse de la loi n'ait attribué compétence à l'autorité judiciaire (1).

M. Aucoc (2) traitant la question à un point de vue plus général, établit une distinction d'après laquelle la juridiction administrative est compétente pour reconnaître les droits et les obligations qui dérivent, soit pour l'administration, soit pour les particuliers, des lois et règlements qui ont organisé les services publics et pour statuer sur les litiges que soulèvent les actes faits par l'administration en exécution de ces lois et règlements.

Au contraire, lorsqu'il s'agit d'un contrat, même passé en vue d'un service public, l'autorité judiciaire est compétente, sauf disposition expresse contraire.

En appliquant cette distinction au cas qui nous occupe, la juridiction administrative serait compétente pour les protagonistes de la responsabilité délictuelle ; pour nous au contraire ce serait l'autorité judiciaire. M. Aucoc semble favorable à cette dernière solution ; lors de la discussion de la loi du 18 mai

(1) A. Blanche. -- Contentieux des chemins de fer, p. 163.

(2) Aucoc. — Conférences sur le droit administratif, t. I.

1878 qui a autorisé le rachat de certains chemins de fer et la constitution des lignes rachetées en réseau d'Etat, cette question a été agitée et tranchée par les orateurs dans ce sens (1). D'autre part, dans le décret du 25 mai 1878 qui organise les chemins de fer de l'Etat, il est dit textuellement : « Le public pourra en « toute circonstance, recourir à la même autorité et « défendre ses droits dans les mêmes formes et suivant les mêmes règles que sur l'universalité des réseaux français ».

Une difficulté analogue s'est présentée en Belgique et a été tranchée par la loi du 27 mars 1891 (2) qui attribue compétence aux tribunaux de commerce au détriment des tribunaux civils qui étaient seuls compétemment saisis d'une action dirigée contre les Compagnies de l'Etat.

Enfin, un arrêt de la Cour de Paris du 15 février 1888 (3), sans se prononcer expressément sur la question de compétence, paraît favorable à la compétence commerciale ; un entrepreneur avait fourni au chemin de fer de l'Etat certaines marchandises relatives à son commerce ; à la suite de ces fournitures, des paiements avaient été faits par l'Etat, et celui-ci réclamait un règlement de comptes, prétendant avoir payé en trop ; or, d'après les règles commerciales, les factures débattues et payées doivent être considérées comme autant de règlements partiels, mais définitifs.

(1) Duvergier. — Collection des lois, 1878, p. 270.

(2) Annuaire de législation étrangère 1892, p. 554.

(3) *Le Droit*, n° du 14 mars 1888.

Le Tribunal et la Cour de Paris admettent que l'Etat en exploitant des lignes de chemins de fer fait acte de commerce. Le traité entre lui et l'entrepreneur doit être régi non par les règles administratives, mais par les règles commerciales.

Nous pouvons encore, pour donner de l'autorité à notre opinion, invoquer en sa faveur celle de MM. Lyon-Caen et Renault (1) et de M. Féraud-Giraud (2).

Une théorie très spéciale et très séduisante par l'explication facile qu'elle donne de l'homologation des tarifs, voit dans l'Etat imposant des tarifs à une Compagnie, le représentant de tous ceux qui traiteront plus tard avec la Compagnie (3) pour des transports ; cette théorie a l'inconvénient de reconnaître aux contrats de transport le caractère administratif, ce qui, par voie de conséquence directe, est exclusif de la compétence de la juridiction judiciaire ; pour nous, nous pensons que l'intervention de l'Etat se borne à une limitation des tarifs dont il faut rechercher la raison d'être dans l'octroi du monopole à la Compagnie ; elle ne saurait changer le caractère du contrat de transport ; il reste de droit privé, et les débats qu'il soulève sont de la compétence des tribunaux ordinaires.

Il arrivera très souvent que la Compagnie responsable sera une Compagnie étrangère ; aussi notre

(1) Lyon-Caen et Renault : ouvrage cité, t. I, p. 191 et t. III, p. 497.

(2) Féraud-Giraud : ouvrage cité, t. I, p. 230.

(3) Féolde : ouvrage cité, p. 416 et suivantes.

matière fournit elle un cas d'application de l'article 14 du Code civil :

« L'Etranger, même non résidant en France,
« pourra être cité devant les tribunaux français pour
« l'exécution des obligations, par lui contractées en
« France avec un français, il pourra être traduit
« devant les tribunaux de France pour les obligations
« par lui contractées en pays étranger envers des
« Français ».

On en trouve une application dans un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 18 mars 1875. Nous n'insisterons pas sur les conséquences vraiment bizarres auxquelles pourrait conduire l'application de cet article en notre matière.

L'accident qui engage la responsabilité de la Compagnie proviendra le plus ordinairement du fait d'un agent ; ce fait pourra constituer un délit ou même un crime, et engagera par là la responsabilité pénale de l'employé en même temps que la responsabilité civile de la Compagnie. Doit-on dans ce cas appliquer l'article 3 du Code d'instruction criminelle : « L'action civile peut être poursuivie en
« même temps et devant les mêmes juges que l'ac-
« tion publique » ?

Si l'action civile était poursuivie contre le défendeur à l'action criminelle, l'affirmative ne ferait pas de doute ; cependant, nous estimons que ce qui relie les deux actions et ce qui permet de les réunir dans une même instance, c'est la communauté de base, de

cause qui pour toutes deux est constituée par le corps du délit.

D'ailleurs, en matière de simple police, l'art 145 du Code d'Instruction criminelle porte expressément que la citation pourra être donnée à la partie civilement responsable, ce qui semble bien, au point de vue de la réparation du préjudice, mettre sur le même pied personne civilement responsable et prévenu, surtout d'après les termes de l'article : « Les citations
« pour contraventions de police seront faites à la
« requête du ministère public ou de la partie qui ré-
« clame. Elles seront notifiées par un huissier, il en
« sera laissé copie au prévenu ou à la personne civi-
« lement responsable. »

En matière de police correctionnelle, nous trouvons une disposition semblable dans l'article 182 :
« Le tribunal sera saisi en matière correctionnelle de
« la connaissance des délits de sa compétence, soit
« par le renvoi qui lui en sera fait d'après les articles
« 130 et 160 ci-dessus, soit par la citation donnée
« directement au prévenu, ou aux personnes civile-
« ment responsables du délit, par la partie civile. »

De plus les articles 190 et 194 du Code d'Instruction criminelle supposent formellement que la personne civilement responsable est jugée en même temps et avec le prévenu (1).

(1) Article 190 : « L'instruction..... le prévenu et les personnes civilement responsables proposeront leur défense le prévenu et les personnes civilement responsables pourront répliquer..... »

Article 194 : « Tout jugement de condamnation rendu con-

Aussi la Cour de Cassation par un arrêt du 20 juillet 1827 a jugé que l'action civile ayant été exercée simultanément avec l'action publique, le tribunal correctionnel saisi de l'action publique peut condamner à des dommages-intérêts un tiers appelé en cause comme civilement responsable.

L'article 3 contient donc un principe général applicable à l'action civile dirigée contre les personnes civilement responsables, comme à l'action civile dirigée contre les auteurs mêmes de l'infraction.

Cela est vrai, nous dit M. Sainctelette, de l'action en responsabilité du fait d'autrui comme de l'action en responsabilité du fait personnel.

Il n'y a pas à distinguer entre le cas où la tête et le bras appartiennent au même individu, et le cas où ils appartiennent à des individus différents.

La conclusion que nous avons adoptée est suffisamment appuyée par les textes précités en matière de simple police et en matière correctionnelle ; mais d'autre part l'article 74 du Code pénal (1) comprend les cours devant lesquelles sont portées les affaires criminelles au nombre des tribunaux éventuellement appelés à statuer sur les cas de responsabilité civile ; aussi pensons-nous qu'il y a même raison de décider

tre le prévenu et contre les personnes civilement responsables du délit. »

(1) Article 74 du Code pénal : « Dans les autres cas de « responsabilité civile qui pourront se présenter dans les « affaires criminelles correctionnelles ou de police, les cours « et tribunaux devant qui ces affaires seront portées, se con- « formeront aux dispositions du Code civil. »

pour les cours d'assises que pour les autres tribunaux de répression, et que devant elle l'action civile peut être poursuivie contre les personnes civilement responsables (1).

Enfin nous trouvons inséré au Dalloz (2) un rapport de M. le conseiller Séneca concluant à la compétence du tribunal de répression. D'ailleurs, les motifs qui ont inspiré l'article 3 du Code d'Instruction criminelle fortifient encore notre solution. C'est pour rendre l'action en dommages-interêts plus rapide, plus facile et moins coûteuse qu'on la réunit à l'action publique ; or, que ce soit l'agent inculpé à qui s'adresse la responsabilité civile, que ce soit la Compagnie, l'examen des faits nécessaire dans l'action criminelle servira dans l'action civile puisque celle-ci est basée sur les mêmes faits (3). Il est bien évident que les tribunaux répressifs ne peuvent connaître des actions civiles portées devant eux accessoirement aux délits, qu'autant qu'ils sont compétents pour connaître de ces derniers (4).

De plus, cette faculté accordée par les dispositions générales de l'article 3 à la partie lésée d'exercer à son gré l'action civile conjointement avec l'action publique

(1) En ce sens : Cassation, 18 juin 1847, D 1847, I, 223. — Cassation, 25 février 1848, D. 1848, I, 74. — Cassation, 2 avril, 1859, D. 1859, I, 137.

(2) D. 1859, I, 137.

(3) En ce sens Picard, ouvrage cité, t. III, p. 499.

(4) Sourdat. — *Traité général de la responsabilité*, I, p. 246. — Mangin et Faustin-Hélie. *De l'Instruction écrite et du règlement de la compétence en matière criminelle*, t. II, n° 399.

est nécessairement subordonnée à la compétence de l'autorité judiciaire pour statuer sur l'action civile ; par conséquent, si nous nous trouvons en présence d'une espèce qui, conformément à ce que nous avons dit plus haut, entraîne la compétence administrative, l'action privée doit être séparée de l'action publique, les juges doivent même s'en dessaisir d'office, et au besoin le conflit pourrait être élevé (1).

Tout ce que nous venons de dire sur la jonction de l'action civile et de l'action criminelle ne trouve pas d'objection chez les partisans de la responsabilité délictuelle et dans tous les cas où nous avons admis que cette responsabilité était seule en jeu ; il en est autrement quand on se trouve en présence de l'action contractuelle. « Ne confondez pas, nous dit Mangin (2), « l'action *ex contractu* avec l'action *ex delicto* ».

Cette dernière a le même point de départ que l'action publique, c'est le fait délictueux ; au contraire, la première a un point de départ tout différent, c'est le contrat de transport ; l'inexécution qui ici est constituée par le fait délictueux peut être envisagée comme une condition à l'arrivée de laquelle est soumise son existence ; puisqu'ici, les deux actions n'ont plus le même point de départ, nous ne voyons plus du tout la raison d'appliquer l'article 3 du Code d'instruction criminelle.

« Elle n'est pas, nous dit Saintelette, de la

(1) Décision du Tribunal des conflits du 17 avril 1851.

(2) Mangin. Traité de l'action publique et de l'action civile, n° 367.

« famille de l'action publique. Elle en est l'aînée, par
« la conception sinon par la naissance. Elle est
« engendrée par le contrat, et le manque d'exécution
« ne fait que lui donner le jour. »

Maintenant que nous avons étudié les différentes hypothèses où il convient d'écarter la compétence des tribunaux judiciaires proprement dits, nous allons déterminer parmi ces derniers quels sont ceux qui doivent être saisis.

Le contrat de transport est rangé par l'article 632 du Code de commerce dans la catégorie des actes de commerce ; par suite, aux termes de l'article 631, 3°, il semble que les contestations qui s'y rattachent directement doivent relever de la juridiction consulaire. Ce caractère commercial existe toujours à l'égard de la Compagnie qui est bien comme le réclame l'article 632 un entrepreneur de transports ; au contraire, à l'égard du voyageur, il n'existe que très exceptionnellement, l'individu qui fait un voyage d'agrément ou même d'affaires ne fait pas acte de commerce ; cependant, le commis-voyageur dont le but, en voyageant, est de vendre des marchandises, d'étendre son commerce, fait acte de commerce ; dans ce cas-là, personne n'hésite à reconnaître au transport le caractère absolu de commercialité. Aussi, la compétence de la juridiction consulaire sera-t-elle parfaitement fondée au cas de demande en dommages-intérêts pour accident (1).

(1) En ce sens : Aucoc, ouvrage cité, t. III p. 795. — Féraud-Giraud, ouvrage cité, t. II n° 985.

Pour qu'il en soit ainsi, il faut que le voyage se rapporte directement à l'exercice d'un commerce : le commis-voyageur peut voyager en dehors de son commerce pour son seul plaisir ; inversement une personne quelconque peut, à l'occasion, faire œuvre de commerce en voyageant. Le décès d'un voyageur commerçant ne modifie pas la compétence des tribunaux de commerce. « Les veuves et les héritiers des « justiciables du tribunal de commerce, dit l'art. 426 « du Code de procédure civile, y seront assignés en « reprise ou par action nouvelle ; sauf si les qualités « sont contestées à les renvoyer aux tribunaux pour « y être réglées et ensuite être jugés sur le fond au « tribunal de commerce ».

Les tribunaux civils ou de répression étant en principe seuls compétents pour connaître des actions fondées sur un délit ou un quasi-délit, les protagonistes de la théorie délictuelle pourraient trouver là un écueil à l'admission de la compétence de la juridiction consulaire, mais une pratique courante a fait accepter dans ce cas cette compétence, lorsque ces actions sont intentées à propos d'une faute commise par un commerçant ou ses employés à l'occasion de l'exercice du commerce (1).

Quand le contrat de transport est intervenu entre

(1) Voir en ce sens : Féraud-Giraud, ouvrage cité, t. II, n° 985. — Cassation, 24 août 1863, S. 1863, I, 497. — Cassation, 9 juillet 1873, D. 1875, I, 465. — Cassation, 1^{er} avril 1874, D. 1875, I, 466. — Montpellier : 13 décembre 1895, *Moniteur Judiciaire*, 9 février 1896.

une Compagnie et un particulier non commerçant, une difficulté s'engage sur le tribunal compétent ; l'acte est mixte, commercial pour la Compagnie, civil pour le voyageur.

Les uns veulent que le tribunal de commerce soit toujours compétent ; ils se fondent sur le texte de l'article 631 du Code de commerce, aux termes duquel, les tribunaux de commerce sont compétents pour les actes de commerce entre toutes personnes ; la loi n'a pas distingué et du moment que l'une des parties a fait acte de commerce, cette compétence existe lors même que l'acte ne serait pas commercial pour l'autre partie, ce système a l'inconvénient d'attribuer aux tribunaux de commerce, la solution de la majorité des litiges.

Dans un sens tout à fait opposé, on donne toujours compétence au tribunal civil ; l'article 631, dit-on, suppose l'acte commercial entre les deux parties, il ne suffit donc pas que l'acte soit commercial pour l'une d'elles, et on doit dans ce cas revenir au droit commun. M. Glasson dans un article sur l'incompétence absolue (1) nous propose de déterminer la compétence par le caractère qu'a l'acte pour le défendeur ; c'est là une application très logique de la règle : « *Actor sequitur forum rei* ». MM. Lyon-Caen et Renault (2) disent que cette solution leur paraît devoir être admise comme conforme aux principes généraux du droit ; de plus, en Belgique, une jurispru-

(1) Revue critique 1881, p. 245.

(2) Lyon-Caen et Renault, ouvrage cité T. II, n° 3174 bis.

dence constante consacrait cette manière de voir (1), et une loi Belge du 25 mars 1876 décide que si la contestation a pour objet un acte qui n'est pas commercial à l'égard de toutes les parties, la compétence se détermine par la nature de l'engagement du défendeur. — Malgré tout il nous semble que la règle : « *Actor sequitur forum rei* », n'a toute sa valeur que pour déterminer la compétence *ratione loci* et laisse intacte l'attribution de compétence à telle ou telle juridiction.

Dans un dernier système, le voyageur non-commerçant ne peut être cité que devant le tribunal civil ; au contraire, lorsqu'il est demandeur, il peut à son choix citer la Compagnie, soit devant le tribunal civil, soit devant le Tribunal de commerce. Ce système nous paraît préférable, car il nous semble que d'après l'équité le voyageur ne doit pas souffrir de ce fait que l'acte est commercial, mais qu'il peut en profiter (2),

La jurisprudence française est d'ailleurs définitivement fixée en ce sens (3). Nous pouvons encore

(1) Bruxelles, 21 juin 1871, jurisprudence d'Anvers, 1872, II, 29.

— 11 Novembre 1872, — 1873, II, 118

Liège, juge de paix : 26 juin 1876, — 1877, II, 20.

(2) V. en ce sens : Lyon-Caen et Renault, ouvrage cité : t. III, n° 705. — Aucoc : ouvrage cité : t. III, n° 606 — Féraud-Giraud, ouvrage cité : t. II, n° 985. — Picard, ouvrage cité : t. III, p. 499.

(3) Cassation : 12 décembre 1836 et 10 nov. 1853. — Cassation 20 février 1859, S. 1859, I, 321. — Cassation : 26 juin 1867, S. 1.67, I, 290. — Cassation : 21 juillet 1873, S. 1873, I, 446 — Cour de Paris : 20 décembre 1878 ; Compagnie de l'Est contre Lévy. — Poitiers : 9 janvier 1890. La Loi du 12 janvier 1890,

invoquer un argument de tradition, c'est l'article 12 titre XII de l'ordonnance de 1673.

Une autre difficulté semble naître à propos de la détermination de la juridiction compétente pour la solution des demandes en dommages-intérêts de minime importance. En effet : l'article 2 de la loi du 25 mai 1838 porte que les juges de paix prononcent sans appel jusqu'à la valeur de 100 francs, et à charge d'appel jusqu'au taux de la compétence, en dernier ressort des tribunaux de première instance sur les contestations entre les voyageurs et les voituriers pour retards, frais de route et pertes ou avaries d'effets.

On a soutenu pendant un certain temps que cet article avait pour effet d'enlever aux tribunaux de commerce la connaissance des litiges nés du transport des voyageurs et des bagages ; la Cour de Cassation a décidé, par un arrêt du 4 novembre 1863, qu'il ne faisait qu'étendre la compétence des juges de paix pour les cas où la juridiction civile aurait à statuer ; d'ailleurs, c'est général, les juges de paix sont toujours incompetents en matière commerciale, lors de la discussion de la loi de 1838, il avait précisément été question d'attribuer aux juges de paix la connaissance des affaires commerciales au dessous de 200 francs, et cet amendement fut repoussé.

La Cour de Metz a rappelé à ce sujet les vrais principes dans un arrêt du 28 mars 1867 : « Il est en « vain soutenu que l'article 2 de la loi du 25 mai 1838 « sur les justices de paix contient une dérogation à « la règle générale ; les justices de paix sont, suivant

« le principe de leur institution, des juridictions pu-
« rement civiles, et la loi invoquée n'a fait qu'élever
« le taux de leur compétence, sans changer les ma-
« tières auxquelles elle s'applique... Il faut distin-
« guer les contrats exclusivement commerciaux des
« contrats mixtes, c'est-à-dire de ceux qui intervien-
« nent entre un commerçant et un non commerçant ;
« pour ces derniers, l'individu non commerçant peut
« agir également devant les tribunaux civils et devant
« les tribunaux consulaires, et s'il opte pour la juri-
« diction civile, il doit suivre la voie indiquée par
« l'article 2 de la loi du 25 mai 1838, qui, dans ce
« cas, reçoit son application ».

Du reste, nous croyons qu'en matière d'accidents, l'article 2 de la loi de 1838 ne peut pas être invoqué, cela ressort des termes mêmes de cet article qui limite son application aux contestations pour *retards, frais de route et perte ou avarie d'effets* (1).

D'après cela en matière de dommages-intérêts réclamés à une Compagnie de chemins de fer au cas d'accident, la justice de paix n'est compétente que suivant le droit commun : si l'action est portée au civil, sans appel jusqu'à 100 francs et à charge d'appel jusqu'à 200 francs.

La compétence des tribunaux civils et des tribunaux de commerce sera illimitée, conformément au droit commun, mais leurs jugements seront suscepti-

(1) Voir en ce sens : Lyon-Caen et Renault, ouv. cité page 497 *in fine*. Voir aussi Louis Sarran, ouv. cité, p. 84.

bles d'appel quand l'objet de la demande sera d'une valeur supérieure à 1500 francs.

SECTION II. — *Détermination du Tribunal compétent.*
Compétence ratione loci

Ici intervient encore l'intérêt de la distinction qui gouverne ce travail. Si on admet la responsabilité délictuelle, il faudra appliquer les règles de compétence du droit commun ; le seul tribunal compétent sera le tribunal où se trouve le domicile du défendeur ; cela résulte directement du § I de l'article 59 du Code de procédure civile : « En matière personnelle, « le défendeur sera assigné devant le tribunal de son « domicile ».

Si, au contraire, on admet la responsabilité contractuelle, nous nous trouvons en matière commerciale, et nous avons vu plus haut à propos de la preuve que les règles commerciales devaient être admises même lorsque le litige était porté devant un tribunal civil (1).

Or, aux termes de l'art. 420 du Code de procédure Civile au titre réservé à la procédure devant les

(1) Cependant M. Sarrut dans son ouvrage sur le transport par chemins de fer émet l'opinion contraire : « Quand la juridiction civile doit être saisie, le tribunal du domicile du « défendeur est seul compétent ». — N° 804.

tribunaux de commerce : « Le demandeur pourra
« assigner à son choix :

« Devant le tribunal du domicile du défendeur,

« Devant celui dans l'arrondissement duquel la
« promesse a été faite et la marchandise livrée.

« Devant celui dans l'arrondissement duquel le
« paiement devait être effectué. »

Bien que les termes du § 2 de cet article semblent indiquer qu'il est exclusivement réservé au transport des choses, nous pensons qu'il est logique de l'appliquer au transport des voyageurs. Cette faveur d'une triple compétence n'est pas une mesure exceptionnelle, c'est une prescription générale au moyen de laquelle le législateur a voulu favoriser le commerce et non pas seulement tel commerce en particulier, le négoce des denrées et marchandises par exemple, mais toute opération commerciale quel qu'en soit le but.

Quant aux termes de l'assimilation, ils sont faciles à trouver : le lieu où la promesse a été faite, est évidemment la gare où le billet a été délivré ; l'endroit où le voyageur prend le train nous semble également assimilable au lieu où la marchandise a été livrée ; cependant, M. Louis Sarrau ne partage pas cette opinion ; il nous semble inutile d'entrer dans une discussion qui resterait sans portée pratique, puisque le lieu où le voyageur prend le train se confond avec celui de la délivrance du billet.

Dans le paragraphe final de l'article précité le mot paiement ne doit pas s'entendre dans le sens restreint d'acquittement d'une dette d'argent par la

numération matérielle d'espèces monnayées ; il désigne l'accomplissement de toute obligation contractuelle, la « solutio » de cette obligation ; d'ailleurs, c'est bien dans ce sens que le mot est employé dans le Code civil (article 1235 et 1238) au titre spécial du paiement. Dans notre espèce, le paiement a lieu au moment et au lieu où l'obligation de transport prend fin, c'est-à-dire à l'arrivée au point terminus du voyage. Le tribunal du lieu d'arrivée sera donc compétent en exécution de la partie finale de notre article.

En résumé, seront compétents :

1° Le tribunal du domicile du défendeur.

2° Le tribunal dans l'arrondissement duquel le billet a été délivré et où le voyageur a pris le train.

3° Le tribunal dans l'arrondissement duquel se trouve la gare d'arrivée.

Une difficulté surgit ici pour la détermination du domicile du défendeur, difficulté dont la solution intéresse surtout les protagonistes de la théorie délictuelle puisque pour eux c'est le seul critérium de compétence.

L'article 59, § 5, du Code de procédure civile nous dit : « En matière de société, tant qu'elle existe, le défendeur sera assigné, devant le juge du lieu où elle est établie. »

D'autre part, l'article 69 du même Code :

« Seront assignés.....

« 6° Les sociétés de commerce tant qu'elles existent, en leur maison sociale, et s'il n'y en a pas, en la personne ou au domicile de l'un des associés. »

Il résulte évidemment de la combinaison de ces deux articles, qu'en matière civile, les sociétés doivent être assignées à leur siège social qui pour elles constitue le domicile légal ; or, toutes les Compagnies de chemins de fer ont leur siège social à Paris, elles doivent donc être assignées à Paris. La Cour de Cassation avait par de nombreux arrêts consacré cette solution (1).

Quelle que soit, prétendaient les partisans de cette théorie, l'importance d'un établissement commercial créé par une Compagnie anonyme de chemins de fer, il n'en est pas moins vrai que les statuts de cette société ont fixé le siège de la Société et le centre de son administration ; c'est dès lors cet établissement qui est la maison sociale et le principal établissement, et d'après les articles 59 et 69 du Code de procédure civile, c'est devant les juges du lieu désigné par les statuts, lieu du domicile de la Compagnie qu'elle doit être assignée. C'est à tort que l'on soutiendrait qu'une société doit avoir autant de domiciles commerciaux qu'elle a d'établissements.

La Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette prétendait même opposer une exception d'incompétence devant le tribunal civil de Montpellier, et se faire attaquer à Paris où elle n'avait en fait au-

(1) Cassation, 4 mars 1845, Sirey, 1845, I, 273. — Cassation : 22 mai 1848, Sirey 1848, I, 323. — Cassation : 15 janvier 1851, Sirey 1851, I, 177. — Cassation : 26 mai 1857, Sirey 1858, I, 263. — Cassation : 5 avril 1859, Sirey 1859, I, 173.

cun établissement ; la Cour de Cassation n'alla pas jusqu'à admettre cette prétention (1).

Ce système qui, si l'on excepte un arrêt de la Cour de Bordeaux (2), n'a jamais été admis par les cours d'appel ni par les tribunaux de commerce, constituait une gêne énorme pour les personnes habitant les départements et mises par un accident déjà très fâcheux en lui-même, dans la nécessité d'attaquer la Compagnie responsable à Paris même ; les dangers du monopole sont bien assez grands sans qu'on les augmente encore en assurant à la Compagnie une sorte d'impunité. La nécessité de porter l'affaire devant le tribunal de la Seine aurait étouffé beaucoup de réclamations ; la procédure plus coûteuse qu'en province aurait entraîné des frais que beaucoup n'eussent pas voulu risquer ou même n'eussent pu avancer ; la situation du pauvre diable forcé de recourir à l'assistance judiciaire eut été encore plus lamentable.

D'autre part, en matière d'accidents, le jugement sera souvent basé sur des constatations de fait, celles-ci se feront d'autant plus facilement et économiquement que le tribunal compétent sera moins éloigné du lieu où s'est produit l'accident.

En équité, la nécessité de pouvoir assigner les Compagnies de chemins de fer ailleurs qu'à Paris s'affirme donc, mais nous sommes forcés d'avouer que le fondement juridique fait défaut à cette solu-

(1) Cassation, 21 février 1849 ; Sirey, 1850, I, 112.

(2) Cour de Bordeaux, 2 juillet 1857 ; Sirey, 1858, II, 264.

tion ; M. Sarrut (1) le cherche et pense le trouver dans l'article 42 du Code de Commerce remplacé par l'article 59 de la loi du 24 juillet 1867 dont une phrase :

« Si la Société a plusieurs maisons de commerce
« situées dans divers arrondissements » relative au
dépôt des statuts, ne saurait à notre sens servir d'argument ici.

Une simple remarque montrera toute l'importance qu'il y a à reconnaître au point de vue de la compétence plusieurs domiciles aux Compagnies de chemins de fer ; avant la rédaction en 1857 du cahier des charges général, quelques Compagnies étaient obligées par leur cahier des charges spécial de faire élection de domicile dans des villes déterminées, et de désigner dans chacune de ces villes un agent spécialement chargé de recevoir les assignations judiciaires ; cette obligation ne fut pas reproduite dans le cahier des charges général ; c'est précisément vers cette époque et probablement en voyant les inconvénients du nouveau cahier des charges que la Cour de Cassation réforma sa jurisprudence.

« Attendu, nous dit un arrêt du 4 janvier 1861 (2),
« qu'une société de commerce peut avoir plusieurs
« sièges d'opérations, soit plusieurs domiciles, ainsi
« que la Cour de Cassation l'a décidé par arrêts du
« 4 mars 1857 et du 30 juin 1858, qui a rejeté le

(1) Sarrut. Ouvr. cité, p. 490.

(2) Sirey, 1861, I, 451.

« pourvoi formé contre un jugement émanant du
« tribunal de ce siège ;

« Attendu que la Compagnie de l'Est possède à
« Mulhouse un siège d'opérations principal consti-
« tuant en fait un véritable domicile, et que tous
« exploits relatifs à l'exploitation de ce siège d'opéra-
« tions sont dès lors valables comme signifiés au do-
« micile ou à l'un des domiciles de la défenderesse ; »

Depuis, la Cour de Cassation s'est toujours con-
formée à cette jurisprudence (1).

Ainsi, d'après cette dernière, une Compagnie de
Chemins de fer peut valablement être assignée hors
de son siège social qui autrefois semblait constituer
son seul domicile légal.

Il semblerait maintenant que l'assignation devrait
toucher la Compagnie dans n'importe quelle gare de
son réseau ; la jurisprudence n'a pas été jusqu'à ad-
mettre que toute gare soit un domicile de la Compa-
gnie ; il faut encore que la gare constitue un établis-
sement principal ; c'est en revenir à la définition
légale du domicile sans, en aucune sorte, donner satis-
faction au voyageur victime d'un accident qui deman-
de où il peut assigner la Compagnie.

M. Sarrut qui partage l'opinion de cette jurispru-
dence en fait une question de fait dont la solution

(1) Cassation : 7 mai 1862, Sirey 1862, I, 744. — Cassation :
17 avril 1866, Sirey 1866, I, 191. — Cassation : 15 décembre
1869, Sirey 1870, I, 111. — Cassat. : 2 juillet 1872, Sirey 1872,
I, 299. — Cassation : 3 février 1885, Sirey 1885, I, 269. — Pau,
2 juillet 1894, Sirey 1894, II, 265.

devra dans chaque espèce être laissée à l'appréciation souveraine du juge.

La Cour de Cassation n'a pas cru devoir laisser aux tribunaux un pouvoir aussi étendu, les circonstances qui permettent d'assimiler une gare à l'un de ses établissements principaux et d'en faire un domicile de la Compagnie doivent être nettement précisées dans les jugements et la Cour de Cassation se réserve de contrôler leur valeur juridique (1).

Par application de cette dernière jurisprudence, les cours et tribunaux se sont donc efforcés de déterminer dans chaque espèce ces circonstances ; de nombreuses décisions (2), constituant peut être une majorité, semblent s'accorder en ce sens : pour qu'une gare puisse être dite gare principale et que le demandeur puisse valablement y assigner la Compagnie, il faut que celle-ci y entretienne un agent chargé de la représenter au regard des tiers, non seulement pour les opérations du trafic commercial proprement dit, mais encore pour les faits qui peuvent engendrer un quasi-contrat ou un quasi-délit engageant sa responsabilité.

Cette dernière formule nous semble de nature à mettre la jurisprudence sur la voie d'une solution que nous allons maintenant proposer.

Que demande-t-on pour reconnaître à une gare

(1) Cassation, 15 novembre 1875.

(2) Bordeaux, 1^{er} juillet 1891. — Sirey, 1892, II, 130. — Chambéry, 16 février 1891. — Sirey, 1892, II, 130. — Rouen, 14 février 1894. — Sirey, 1895, II, 216.

le caractère de gare principale ? qu'un des agents que la Compagnie y a placés ait qualité pour la représenter ; mais tous les chefs de gare ont qualité pour représenter la Compagnie, tout au moins lorsqu'ils traitent avec le voyageur, par exemple en lui délivrant un billet, en acceptant le dépôt de ses bagages, etc., c'est-à-dire pour toutes les opérations qui intéressent le trafic commercial en vue duquel la gare a été créée ; par conséquent chaque chef de gare représente vis-à-vis du voyageur la Compagnie en tout ce qui concerne ces opérations et les suites qu'elles peuvent avoir ; or, si pour les partisans de la responsabilité délictuelle, il n'existe pas un lien aussi direct que pour nous entre l'accident et la responsabilité qui en dérive et le contrat de transport, cependant ce lien existe, et il semble naturel que l'agent qui a valablement représenté la Compagnie pour le contrat garde ce rôle dans le quasi délit qui peut, tout en gardant son caractère, être considéré comme une suite du contrat ; par conséquent, ne retenant que la première partie de la formule, nous arriverons à cette conclusion que les Compagnies de chemins de fer ont un domicile dans chaque gare de leur réseau.

D'ailleurs, sauf de très rares exceptions, chaque gare a son autonomie propre, et ne relève pas d'une autre gare. Les Compagnies ont établi une hiérarchie dans leur personnel, et les agents dont la présence est nécessaire dans une gare sont tous soumis à l'autorité unique du chef de gare. Cette autonomie peut encore être constatée à un autre point de vue, celui de

la comptabilité ; encore là, il est excessivement rare qu'une gare dépende d'une autre.

Avec une telle organisation, on ne conçoit pas bien qu'au point de vue juridique, une gare puisse être plus importante qu'une autre. Elle aura un trafic plus considérable, elle aura un plus grand mouvement de voyageurs, les agents pour assurer le service seront plus nombreux, le chef de gare aura un traitement plus élevé, mais les deux gares n'en conserveront pas moins leur autonomie.

On a encore dit qu'on devait considérer comme principale une gare où la Compagnie aurait établi ses services administratifs ; nous ne voyons pas comment on peut tenir compte, pour déterminer le tribunal compétent, d'une division toute interne à la Compagnie, et qui sera même, la plupart du temps, inconnue du public et des voyageurs qui ont traité avec la Compagnie. Cette solution admet que l'on peut porter l'assignation qui aurait dû être faite à telle gare à telle autre gare qui par rapport à celle-là est un centre administratif ; la Cour de Cassation a rejeté cette solution par un arrêt du 3 février 1885 (1).

Les gares se présentent donc comme étant des établissements distincts les uns des autres, sans que l'on puisse dire, sauf de très rares exceptions, que l'une est la succursale de l'autre ; de plus, le chef de gare habite dans sa gare, il y a un domicile, et si on examine la nature de ses fonctions, on voit qu'il est le

(1) Lamé-Fleury. — Bulletin annoté, 1885, p. 53.

représentant de la Compagnie dans la gare, et son mandataire pour ses rapports avec le public. Dans ces conditions, il semble bien qu'il y ait une élection tacite de domicile de la part de la Compagnie dans chacune de ses gares pour les contrats qu'elle y passe.

C'est par cette idée d'élection de domicile que l'on peut arriver à déterminer d'une façon précise les endroits où la Compagnie pourra être attaquée : ce sera d'après cela :

1° Au siège social de la Compagnie, puisque c'est là qu'est son domicile légal ; ce siège social est actuellement Paris pour les cinq grandes Compagnies ;

2° A la gare de départ, et où le billet a été délivré ;

3° A la gare d'arrivée, où la Compagnie devait définitivement se libérer de son obligation de transport.

Il est vraisemblable en effet de sous-entendre une élection de domicile dans ces deux dernières gares.

M. Louis Sarrau, dans sa thèse, ne fait pas intervenir d'élection de domicile pour expliquer cette attribution de compétence ; il prétend que la gare étend le domicile de la Compagnie ; c'est à ce titre qu'elle peut y être attaquée ; mais il est ainsi conduit très logiquement à cette conclusion qui nous semble inadmissible que la Compagnie ayant son domicile dans toutes les gares de son réseau, peut être, au cas d'accident assignée dans n'importe quelle gare de son réseau ; on ne voit plus du tout le rapport qu'il y aura entre le Tribunal saisi et l'affaire.

La Jurisprudence hésitante sur la détermination des caractères distinctifs des gares principales, l'est encore beaucoup plus sur le point de savoir quelle gare parmi celles-ci sera spécialement compétente. Nous avons essayé vainement de tirer de l'examen de ses décisions des conclusions tendant à déterminer le *criterium* de compétence.

Pour les accidents survenus aux voyageurs au cours du transport, nous dit la Cour de Cassation (1), la compétence se détermine par le lieu où s'est produit l'accident, le tribunal compétent sera celui dont ressort la gare dans le périmètre de laquelle le dommage a été causé, et cela sans nous dire ce qu'elle entend par périmètre.

La Cour d'Orléans, dans deux arrêts contemporains, l'un du 19 mars et l'autre du 7 août 1886 (2), prétend que le principal élément d'appréciation est le lieu où le contrat de transport a été conclu ; cependant, dans le dernier arrêt cité, elle semble vouloir tenir compte aussi du lieu de l'accident.

Enfin, la Cour de Cassation, dans un arrêt du 3 février 1885 (3), aboutit à ce critérium vague ; il faut que la gare ait été le centre des opérations donnant lieu au litige ; sans dire ce qu'elle entend par ces opérations ; cependant, nous le retrouvons dans la thèse de M. Louis Sarran.

« Pour qu'une gare puisse être considérée comme

(1) Cassation, 25 décembre 1869. Sirey, 1870, I, 111.

(2) Sirey, 1872, II, 244.

(3) Sirey, 1885, I, 269.

« le domicile d'une Compagnie de chemins de fer
« permettant de l'y assigner valablement à raison
« d'un accident de transport, il faut :

1^o ;

2^o ;

3^o Qu'elle ait été le centre des opérations donnant lieu au litige.

Nous ne nous y arrêterons pas plus longtemps, la seule chose qui nous semble devoir appeler notre attention au milieu du véritable chaos que présente la jurisprudence, et que nous n'ayons pas encore examinée, est la suivante :

La compétence se détermine aussi par le lieu où s'est produit l'accident ; et nous pensons que l'on ne doit pas chercher de quelle gare dépend cet endroit, mais dans quel arrondissement judiciaire il se trouve ; ce ne sont pas en effet les règlements d'administration intérieure de la Compagnie qui doivent fixer cette compétence, mais l'organisation judiciaire de la France ; quant à l'assignation, elle devra être portée à la gare de l'arrondissement la plus voisine du lieu de l'accident.

Pour expliquer cette attribution de compétence, nous ne saurions faire intervenir, comme nous l'avons fait plus haut, une élection tacite de domicile, mais il nous est facile de justifier cette solution. d'abord par l'analogie qu'elle présente avec celle admise dans une situation semblable : celle du délit, ensuite par une considération tirée de l'ordre public ou plutôt de l'utilité générale : il est bien certain qu'il y a grand

intérêt pour la victime d'un accident à voir se multiplier les endroits où elle pourra attaquer la Compagnie; le tribunal le plus voisin du lieu de l'accident lui offre au point de vue de l'administration de la preuve des faits, des facilités et des garanties qu'elle ne trouverait pas ailleurs.

CHAPITRE VI

Délai pendant lequel l'action peut être intentée

Nous nous sommes bornés dans ce travail à étudier la responsabilité civile qui incombe aux Compagnies par suite d'accidents de voyageurs ; mais elle n'est encourue généralement qu'à propos d'une faute commise par un préposé quelconque, et cette faute engage souvent la responsabilité pénale de cet individu. Derrière l'action civile on voit apparaître ici l'action pénale qui souvent aura une influence sur la première. Nous avons vu plus haut (1) dans quels cas et suivant quelles distinctions l'article 3 du Code d'Instruction criminelle qui prévoit et admet la jonction des deux actions devant le tribunal de répression recevait ici son application.

L'action publique peut encore exercer son influence sur l'action civile en liant le juge de cette dernière action, en en suspendant l'exercice conformément au paragraphe II de l'article 3 du Code d'Instruction cri-

(1) P. 142 et suiv.

minelle (1), ou en lui imposant le délai de prescription qui la régit elle-même conformément à ce qui est dit au Livre II, titré VII, Chapitre V « de la Prescription », du Code d'Instruction criminelle. Nous allons étudier ces questions en nous plaçant successivement aux deux points de vue de la responsabilité délictuelle et de la responsabilité contractuelle.

Au premier point de vue : une décision des tribunaux de répression emportant acquittement, nous semble lier dans une certaine mesure les tribunaux civils chargés de statuer ultérieurement sur la demande de dommages-intérêts ; les principes s'opposent en effet à ce qu'un tribunal vienne déjuger ce qui a été déjà jugé une première fois par un autre tribunal.

Mais, de ce que le tribunal de répression régulièrement saisi de l'action publique a rendu une sentence d'acquittement, il n'en résulte pas forcément l'impossibilité pour les victimes de l'accident de demander des dommages-intérêts ; le tribunal de répression a simplement décidé que les employés incriminés n'ont pas commis un fait prévu par la loi répressive, ou tout au moins ne l'ont pas commis dans des circonstances qui engagent leur responsabilité pénale ; mais ils ont parfaitement pu commettre une négligence qui laissera passage à une action en dommages-intérêts ; d'ailleurs, les agents poursuivis peu-

(1) Elle peut aussi l'être séparément : dans ce cas, l'exercice en est suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique intentée avant ou pendant la poursuite de l'action civile.

vent être acquittés comme complètement étrangers au fait délictueux et cependant la Compagnie ne demeure pas moins vis-à-vis du voyageur responsable de ses conséquences ; un autre employé a peut-être commis le délit, et a trouvé moyen de se soustraire aux recherches et aux enquêtes de la justice ; l'accident peut aussi, tout en restant étranger à tout agent, provenir d'un défaut d'organisation dans les différents services ou d'un vice du matériel roulant ou de la voie.

Si les décisions de la justice criminelle ont l'autorité de la chose jugée devant la juridiction civile et à l'égard de tous, ce principe doit s'entendre seulement en ce sens qu'il n'est jamais permis au juge civil de méconnaître ce qui a été décidé d'une manière certaine et formelle par la juridiction criminelle ; en d'autres termes, la juridiction civile ne peut remettre en question les faits qu'affirment des décisions antérieures de tribunaux de répression, non plus que le caractère délictueux ou non délictueux qu'elles ont reconnu au fait générateur de l'action publique ; mais la juridiction civile reste maîtresse de se saisir de ces mêmes faits et de les apprécier dans leurs rapports avec les actions civiles qui intéressent les tiers non parties dans la poursuite correctionnelle.

« Attendu, nous dit la Cour de Cassation dans « un arrêt du 26 juillet 1865 (1), que les décisions « rendues au criminel sont souveraines,..... mais

(1) Dalloz 1865, I, 484, 2^e espèce.

« que la juridiction civile, en même temps qu'elle est
« liée non seulement par le dispositif de ces déci-
« sions, mais aussi par ceux de leurs motifs qui se
« réfèrent aux qualifications pénales, reste pleine-
« ment maîtresse d'apprécier autrement, sous leurs
« rapports purement civils, les contrats se ratta-
« chant aux faits qui ont donné lieu à la poursuite
« criminelle ou correctionnelle, et pouvant servir de
« base à des actions civiles intéressant des tiers non
« parties aux débats, etc. »).

Un raisonnement analogue montrerait qu'une ordonnance de non-lieu rendue à la suite d'un accident, ou tout autre abandon de la poursuite, ne constitue pas une fin de non-recevoir absolue à l'action civile dirigée contre une Compagnie.

L'action civile peut se fonder sur une simple faute engageant la responsabilité de la Compagnie sans que cette faute ait le caractère délictueux et par suite puisse servir de fondement à une poursuite criminelle ; d'ailleurs, l'employé coupable peut avoir échappé à la justice, l'ordonnance de non lieu rendue contre un innocent ne saurait évidemment fixer le sort de l'action civile, pas plus qu'elle n'interdit une poursuite criminelle contre le véritable auteur du délit (1). Rappelons-nous d'ailleurs, qu'une ordon-

(1) En ce sens : Grenoble, 14 décembre 1880. — Sirey, 1882, II, 34. — Marseille, 10 janvier 1872, confirmé sur appel par la Cour d'Aix le 6 mai 1872. — Lamé-Fleury, Bull. 1873, p. 73 et 79. Cassation, 13 juillet 1874. — Lamé-Fleury, Bull. 1874 p. 261. — Montpellier, 23 juillet 1873. — Lamé-Fleury, Bull. 1874 p. 259. — Voir : Sourdat, ouv. cité, I. p. 391.

nance de non-lieu est une décision émanant d'un seul magistrat, n'offrant pas par suite les garanties ordinaires des décisions de justice ; aussi l'autorité de la chose jugée n'y est-elle pas attachée.

Notre théorie ne va pas du reste à l'encontre d'un jugement du tribunal civil de première instance de Marseille du 3 juillet 1868 (1) ; comme cette décision, nous admettons l'autorité de la chose jugée au correctionnel, mais nous voulons la restreindre à ses justes limites.

L'admission de la responsabilité délictuelle de la Compagnie, implique aussi l'observation du paragraphe 2 de l'article 3 du Code d'instruction criminelle :

« Elle (l'action civile) peut aussi l'être séparément ; dans ce cas, l'exercice en est suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé définitivement sur l'action publique intentée avant ou pendant la poursuite de l'action civile. »

Ce n'est d'ailleurs que l'équivalent ou plutôt l'application de cet adage : « Le criminel tient le civil en état. »

Cette règle s'explique par plusieurs considérations : D'une part, la loi veut protéger le débat criminel contre les préventions qui pourraient naître d'une décision de la juridiction civile ; en un mot elle veut laisser avant le jugement criminel l'affaire entière, d'autre part elle veut faire réfléchir sur le débat civil les lumières qui auront jailli de l'instruc-

(1) Picard, ouvrage cité, p. 497.

tion criminelle, beaucoup plus investigatrice que l'instruction civile, et éviter ainsi que deux juridictions, saisies de deux actions, distinctes sans doute, mais cependant nées du même fait, ne prononcent des jugements contradictoires ; la possibilité d'une contradiction est aussi, nous l'avons vu, la raison d'être du début de l'article 3.

Il résulte directement de ces considérations que la règle ne s'appliquera qu'autant que les deux actions auront comme fondement le même fait : si en effet elles dériveraient de faits distincts, la contradiction entre les deux décisions ne serait pas à craindre puisqu'elles interviendraient sur des faits parfaitement distincts et dont les conséquences peuvent par suite être différentes.

Le texte nous donne aussi une autre condition : pour qu'il y ait lieu à la suspension de l'action civile, il faut que l'action criminelle ait été intentée, ou plutôt ait été mise en mouvement, avant ou pendant la poursuite de l'action civile ; cette mise en mouvement résulte évidemment de la citation devant le tribunal répressif du prévenu ; elle résulte aussi de l'ouverture d'une instruction préparatoire contre lui, car les raisons de la suspension sont les mêmes (1).

Il n'y a pas, pense M. Garraud (2) à distinguer si ces mesure sont été provoquées par le ministère public ou par la partie lésée. Mais une simple plainte de la

(1) Voir pour plus de détails Dalloz, Code annoté d'instruction criminelle p. 47.

(2) Garraud, Précis de droit criminel, p. 492.

partie lésée ne suffit pas si le ministère public ne se joint pas au poursuivant pour exercer l'action publique ; une citation directe émanée de la partie civile ne suffirait même pas pour entraîner la suspension de l'exercice de l'action civile si le ministère public ne s'était pas joint à la partie civile (1).

Nous avons déjà vu que l'action civile présentait dans ses rapports avec l'action criminelle cette particularité de n'être pas dirigée contre le prévenu lui-même mais contre une personne civilement responsable, la Compagnie ; ce fait ne saurait être suffisant pour écarter l'obligation où est le juge civil de surseoir, car le lien qui réunit les deux décisions subsiste malgré cette considération ; les faits sur lesquels porte l'examen du juge sont les mêmes au criminel ou au civil, et cet examen pourrait conduire à deux conclusions différentes ; c'est précisément pour éviter cette contradiction possible que le législateur impose au juge civil l'obligation de surseoir (2).

En troisième lieu : Il est de jurisprudence aujourd'hui constante que l'action civile résultant d'un crime ou d'un délit se prescrit par le même temps que l'action publique, c'est-à-dire par 10 ou par 3 ans. Cette solution ne peut faire aucun doute et résulte de la lecture des articles 637 et 638 du Code d'Instruction criminelle :

« L'action publique et l'action civile, nous dit

(1) Bourges 4 Mars 1873 D. 1873, II, 51.

(2) V. en ce sens Garraud, ouvrage cité, p. 482, et Dalloz Code d'Instruction criminelle, annoté, p. 48, n° 314.

« l'article 637, résultant d'un crime de nature à en-
« traîner la peine de mort ou des peines afflictives per-
« pétuelles, ou de tout autre crime emportant peine
« afflictive ou infamante se prescriront après dix
« années révolues à compter du jour où le crime aura
« été commis si dans cet intervalle il n'a été fait au-
« cun acte d'instruction ni de poursuite, etc.

L'article 638 applique l'article 637 aux actions nées de délits correctionnels et réduit le délai de prescription de 10 ans à 3 ans.

Il est de toute évidence que ces deux articles visent aussi bien le cas où l'action civile sera intentée séparément et devant un tribunal civil, que celui où elle sera jointe à l'action publique ; les limiter à ce dernier cas serait en effet un non sens, puisque l'action publique étant éteinte par la prescription, on ne saurait y joindre l'action civile. Malgré tout, certains auteurs résistent encore (1) ; c'est que la raison et la conscience s'insurgent de voir que celui qui est obligé par suite d'un crime ou d'un délit soit de meilleure condition, étant protégée par une prescription plus courte que celui qui n'est obligé que civilement. Il n'y a qu'une raison d'ordre supérieur qui puisse justifier ce résultat ; cette raison est d'ailleurs celle qui justifie les solutions précédentes ; c'est le scandale public qui résulterait d'une déclaration de culpabilité par la justice civile sur un fait en présence duquel la justice répressive resterait impuissante et désarmée (2). Peu

(1) Voir Bertauld : Cours de Code Pénal, 29^e leçon.

(2) Voir M. Villey : *Revue Critique*, 1875, p. 81 et suivantes.

importe, d'ailleurs, que l'action civile soit exercée contre l'auteur même du délit ou contre une personne civilement responsable (1).

Le scandale public, que la loi a voulu éviter, se produirait en effet si l'action pouvait être exercée contre les personnes civilement responsables alors que l'action publique est elle-même prescrite ; d'autre part, il ne se peut pas que la personne civilement responsable encoure une condamnation alors qu'elle serait privée de tout recours contre l'auteur même du dommage dont on demande réparation.

Ainsi, lorsqu'une demande en dommages-intérêts est dirigée contre une Compagnie de chemins de fer à la suite d'un accident imputable à un employé, si la faute de cet employé constitue un délit prévu et puni par nos lois pénales, l'action doit être intentée dans les 3 ans du jour où le délit a été commis, sinon elle est prescrite, et passé ce délai n'est plus recevable (2). Remarquons que cette courte prescription de l'action est assez conforme à la réalité et aux exigences des faits, car les preuves à fournir soit par la Compagnie, soit par la victime de l'accident, sont presque toutes basées sur des témoignages dont le

(1) Voir Cassation : Mai 1868, Sirey 1868, I, 356. — Cassation : 12 janvier 1869, Sirey, 1869, I, 99. — Cassation : 1^{er} mai 1876, Sirey 1876, I, 445.

(2) Tribunal civil de Valenciennes, 11 décembre 1878. Lamé-Fleury : *Bull.*, 1879, n^o 21. — Cassation, 10 janvier 1877. — Féraud-Giraud : ouvrage cité, p. 322. — Picard : ouvrage cité, p. 498. — Louis Sarran : ouvrage cité, p. XXX de l'introduction.

temps efface la précision, ou sur des constatations matérielles faites sur les lieux dont la situation se modifie rapidement.

Mais ce ne sont pas des arguments et des considérations de cette nature qui doivent nous fixer ; nous allons du reste voir que les solutions que nous venons de fournir, dans ce chapitre, très acceptables au cas de responsabilité délictuelle, ne le sont plus du tout au cas de responsabilité contractuelle ; cette action devient alors une action en garantie qui n'est plus une action civile au sens du code d'instruction criminelle, et à laquelle les règles tracées pour celle-ci ne sont plus applicables.

« Elle n'est pas de la famille de l'action publi-
« que, nous dit Saintelette (1). Elle en est l'aînée
« par la conception, sinon par la naissance. Elle est
« engendrée par le contrat et le manque d'exécution
« ne fait que lui donner le jour. L'action en respon-
« sabilité issue de la même cause que l'action publi-
« que, procédant directement comme elle de la loi
« d'ordre public, et comme elle, recevant la vie d'un
« désordre, est au contraire, toutes les fois que ce
« désordre est atteint par la loi pénale, une action
« civile dans le sens du code d'instruction criminelle.
« Cela est vrai de l'action en responsabilité du fait
« d'autrui, comme de l'action en responsabilité du
« fait personnel. Il n'y a pas à distinguer entre le
« cas où le bras et la tête appartiennent au même

(1) Saintelette, ouvr. cité, p. 37.

« individu et le cas où ils appartiennent à des indivi-
« dus différents.

« Le législateur n'a donc pas soumis l'action du
« contrat à la règle énoncée dans l'article 3 du code
« d'instruction criminelle ; il y avait de très bonnes
« raisons de faire ce qu'il a fait, il n'y avait aucune
« raison de faire autrement. C'est le devoir et aussi
« l'intérêt du législateur d'abandonner les relations
« privées à leur cours naturel ; or, arrêter ou sus-
« pendre l'exercice de l'action du contrat, imposer un
« sursis au créancier, accorder un répit au débiteur
« c'eût été prendre parti contre le créancier de bonne
« foi et pour un débiteur de mauvaise foi. Chose
« énorme !

« On conçoit que lorsqu'une personne se dit
« particulièrement atteinte par un trouble de l'ordre
« public, le législateur veuille que le désordre soit
« établi devant le juge compétent avant que le mal
« privé soit apprécié, car il ne peut permettre, ni
« qu'il soit statué sur l'existence du désordre par un
« juge incompétent, ni qu'il soit alloué la réparation
« d'un désordre qui ne serait pas constant. Mais,
« lorsque la demandé se fonde sur la souffrance d'un
« engagement privé, à l'exclusion de toute imputa-
« tion de désordre, pourquoi le législateur en subor-
« donnerait-il la preuve à l'issue d'une instruction
« criminelle sur le trouble public ? »

M. Saintelette n'est pas du reste le seul auteur de son avis ; nous retrouvons cet avis encore formulé, tout

au moins en ce qui concerne la prescription de l'action, par M. Demolombe (1) :

« Il ne faut pas appliquer la limite de temps tracée pour l'action civile à toute autre action qui pourrait appartenir à la partie lésée en vertu d'un droit antérieur et préexistant, indépendamment de l'obligation de réparation à laquelle ce délit aurait pu donner naissance. »

M. Picard (2) cite encore un arrêt de cassation du 12 mars 1878, d'après lequel, lorsque l'action civile n'est fondée que sur un quasi-délit, elle n'est prescriptible que par 30 années.

Tout cela revient à dire que les principes de l'article 3 du Code d'Instruction criminelle ont été édictés exclusivement en vue d'engagements nés de faits délictueux, et ne doivent pas être étendus aux obligations conventionnelles. M. Demolombe cite d'ailleurs nombre d'arrêts en faveur de ce qu'il avance. Il est vrai que ces décisions sont intervenues à propos d'actions nées des contrats de louage, de dépôt, de mandat ; mais il n'y a pas de raison pour ne pas appliquer par analogie le principe qui les guide au contrat de transport. Toujours au même point de vue, M. Mangin, dans son Traité de l'action publique et de l'action civile, prévient une confusion entre l'action *ex contractu* et l'action *ex delicto* (1).

(1) Demolombe, XXXI : Traité des engagements qui se forment sans convention, p. 611.

(2) Picard. Ouvrage cité, p. 498. Cassation, 12 mars 1878.

(1) Mangin. Ouvrage cité, n° 367. — Pour appuyer notre

M. Sainctelette prévoit et réfute un autre argument contre ce système : « Dira-t-on que ce n'est pas
« seulement l'action civile que le législateur a entendu
« soumettre à la prescription de l'action publique ;
« qu'il a voulu éteindre en même temps que l'action
« publique toute action de quelque nature et de
« quelque origine qu'elle soit qui nécessiterait des
« recherches ou des débats qu'il ne croit plus pouvoir,
« après un certain temps et par des considérations
« d'ordre public, permettre, même dans l'intérêt de
« la vindicte sociale ? Mais cette volonté qu'on lui
« prête, le législateur ne l'a exprimée ni dans les lois
« napoléonniennes, ni dans les lois belges. Ce ne
« serait pourtant pas trop d'un texte formel pour
« ordonner quelque chose d'aussi exorbitant. En tout
« cas, la volonté du législateur a dû être une, quant
« à tous les contrats, et alors les actions nées du
« louage du dépôt du mandat ne seraient donc plus
« recevables après la prescription de l'action pu-
« blique » (1).

En résumé, en se plaçant au point de vue de la responsabilité contractuelle, et n'oublions pas que ce point de vue n'a cessé d'être le nôtre au cours de cette étude, l'influence légale de l'action publique sur l'action en dommages-intérêts, influence établie par les articles 3, 637 et 638 du code d'instruction

opinion nous pouvons encore renvoyer à l'ouvrage déjà cité de M. Sourdat (t. I, n° 376, p. 402) et à une note de la Jurisprudence de Sirey, 1877, II, 1, 66.

(1) Sainctelette, ouvr. cité, p. 40.

criminelle, se réduit à rien, et cela parce que les deux actions procèdent de principes parfaitement distincts. Ainsi, l'action civile ne sera pas suspendue jusqu'à la solution de l'action répressive, et sa prescription indépendante de la prescription criminelle ou délictuelle s'opérera d'après les règles du droit commun, c'est-à-dire par 30 ans.

Quant aux causes qui pourront interrompre cette prescription, il y a lieu également de s'en référer au droit commun, mais, si l'on admet que la prescription de l'action pénale entraîne la prescription de l'action civile, il faut admettre aussi que les actes de poursuite faits à la requête du ministère public interrompent la prescription de l'action civile tout aussi bien que celle de l'action publique, de telle sorte que si sur cette dernière action il est intervenu un jugement de condamnation, la prescription de la première ne recommencera à courir qu'à partir de ce jugement mais, cette prescription ne subira par là aucune modification quant à sa durée, et le jugement portant application de la peine ne la transformera pas en prescription trentenaire, s'il n'a pas en même temps statué sur les intérêts civils (1) Cette cause d'interruption ne saurait évidemment exister pour nous.

Une reconnaissance de la dette intervenue avant que le temps nécessaire pour prescrire ne fût écoulé interromprait la prescription; cette reconnaissance de

(1) En ce sens : Cassation, 6 mars 1855, Sirey, 1855, I, 373. — Vazeille : Des Prescriptions, t. II. p. 595. — En sens contraire : Labroquère, Revue critique, 1861, XIX, p. 166.

la dette ne se présentera jamais dans la pratique sous la forme normale qu'elle doit affecter, mais les tribunaux seront autorisés à la découvrir dans les différentes conventions intervenues entre le voyageur victime de l'accident et la Compagnie; c'est ainsi que la Cour de Paris a dans un arrêt en date du 3 Mai 1850 admis que l'allocation de secours et l'attribution d'un emploi constituaient une reconnaissance de la dette de la Compagnie et qu'il y avait dès lors interruption légale de la prescription.

Notre chapitre relatif aux délais dans lesquels l'action peut être intentée comporte encore l'étude de deux questions que nous examinerons rapidement vu leur peu d'importance et l'évidence des solutions qu'il y a à leur donner :

L'article 105 du Code de commerce frappe d'une déchéance les actions du destinataire contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, au cas de réception.

Mais, les actions qui appartiennent aux victimes d'accidents contre la Compagnie ne sont pas soumises à cette déchéance. Il faut, en effet, d'après le nouveau texte relaté plus bas, que la réception des marchandises et le paiement du prix de transport soient simultanés ; cela suppose une expédition en port dû, or le voyageur paie sa place en prenant son billet, c'est-à-dire d'avance.

D'autre part, il nous semble difficile de soumettre le transport des voyageurs à la règle énoncée par l'article 105 à cause des termes mêmes qu'emploie la

loi du 11 avril 1888 qui a substitué à l'ancien texte de l'article 105 (1) celui-ci :

« La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si dans les 3 jours, non compris les jours fériés qui suivent cette réception et ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée sa protestation motivée ».

Il n'y a pas pour un voyageur, quand il arrive à destination de livraison à un destinataire, et il y a blessures ou mort et non avarie ou perte partielle. D'ailleurs, appliquer à notre espèce l'article 105, serait rendre illusoire l'action en dommages-intérêts du voyageur, action qui serait presque toujours repoussée par la fin de non recevoir de cet article ; combien en effet de voyageurs victimes d'accidents penseraient à ces formalités ?

On ne doit pas non plus étendre aux actions en dommages-intérêts intentées aux Compagnies par les voyageurs victimes d'accidents, les dispositions de l'article 108 du Code de Commerce (2). Il suffit de lire

(1) Article 105 (ancien texte) : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. »

(2) Article 108 du Code de Commerce : « Toutes actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites, après six mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an pour celles faites à l'étranger ; le tout à compter, pour les cas de perte, du jour où le trans-

le texte de cet article pour s'en convaincre ; les personnes visées, comme ayant des rapports avec le voiturier ou le commissionnaire, sont l'expéditeur et le destinataire, le texte ne parle pas du voyageur ; les causes des actions montrent aussi que le législateur n'a eu en vue que celles relatives aux marchandises ; ce sont : les avaries, les pertes, les retards ; s'il avait voulu s'occuper des personnes, il aurait mentionné la mort, les blessures, les incapacités de travail, les retards.

Cet état de choses est peut-être regrettable car les questions relatives au transport des personnes demandent aussi une prompt solution, et on aurait pu pour la prescription ne pas faire de distinction entre les actions nées du transport des personnes et celles nées du transport des choses ; si cependant on avait tenu à établir une distinction, on aurait pu au moins, nous semble-t-il, soumettre les actions qui nous occupent à une prescription plus courte que celle de trente ans.

M. Sainctelette (1) semble aussi regretter cet état de choses : « ce n'est pas à dire qu'il faille accorder 30
« ans au voyageur pour agir en justice. Je reconnais
« volontiers que toutes les prescriptions sont en droit
« latin ridiculement longues. De ce point de vue une
« révision est devenue indispensable. »

« port des marchandises aurait dû être effectué, et pour les
« cas d'avarie, du jour où la remise des marchandises aura
« été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité ».

(1) Sainctelette, ouvrage cité : note de la page 40.

Malheureusement on ne peut appliquer les prescriptions de l'article 108 aux actions du voyageur contre le transporteur et réciproquement, car les dispositions qui restreignent la durée ordinaire de la prescription doivent être strictement limitées aux actions qu'elles concernent.

CHAPITRE VII

Législation comparée

Nous avons au début de cette étude donné un aperçu rapide de l'importance sans cesse croissante des transports par chemins de fer. La plupart des législations modernes ont compris la nécessité d'intervenir pour les règlements et en particulier pour garantir la sécurité des voyageurs ; cependant quelques codes (1) se contentent d'embrasser dans une large définition le contrat de transport quels qu'en soient le mode et l'objet.

Sans vouloir faire une étude approfondie de toutes les législations qui se sont occupées de la question des chemins de fer et en particulier de la responsabilité encourue à raison des accidents de voyageurs, nous nous bornerons à signaler les dispositions législatives étrangères les plus intéressantes pour nous.

En nous plaçant au point de vue de la nature de

(1) Code de commerce Chilien, articles 166-232. — Code Civil Espagnol, articles 1601-1604. — Code Civil Portugais, articles 1410-1419.

la responsabilité, nous pouvons ranger en deux catégories les législations étrangères ; la première comprenant celles qui admettent le principe contractuel : Belgique, Allemagne, Autriche-Hongrie, Hollande, Russie, Suisse et République-Argentine ; la seconde où nous trouvons consacré le principe délictuel : Angleterre, Etats-Unis et Suède.

Belgique. — La loi du 25 août 1891 (1) modifiant les articles du Code de commerce relatifs au contrat de transport, règle d'une façon générale la responsabilité de tout entrepreneur de transport et consacre son caractère contractuel.

L'article 4 commun à tout mode de transport porte que le voiturier est responsable de l'avarie ou de la perte des choses ainsi que des accidents survenus au voyageur s'il ne prouve pas que l'avarie, la perte ou les accidents proviennent d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

Cet article étend aux voyageurs l'article 1784 de notre Code civil.

La question de la limitation et de la tarification des indemnités que nous avons étudiée plus haut a été soulevée lors de la discussion de l'article 4. Les rédacteurs de la loi s'en sont rapportés à la jurisprudence alors existante, et ont décidé contrairement à l'opinion de M. Sainctelette que les dommages-intérêts dus à raison des accidents pouvaient varier suivant la condition des victimes.

(1) Annuaire de Législation étrangère, 1891, p. 575.

Quant aux clauses restrictives de la responsabilité, la jurisprudence belge antérieure à 1891 en avait reconnu la validité (1) ; et les rédacteurs de la loi ont clairement exprimé l'intention de ne pas modifier cet état de choses ; mais des décisions citées plus haut avaient été prises relativement à des accidents arrivés par des modes de transports autres que les chemins de fer ; pour ces derniers au contraire, l'article 17 porte : « Il est interdit à l'administration d'insérer dans ses « tarifs ou règlements des stipulations qui modifient, « en ce qui concerne les accidents survenus aux voya- « geurs, la responsabilité qui lui incombe d'après le « droit commun ».

La loi du 25 août 1891 ne règle pas la question de compétence qui avait déjà fait l'objet de la loi du 27 mars de la même année (2), cette dernière a décidé que les actions en indemnité à raison des accidents de personnes sont toujours et dans tous les cas portées devant les tribunaux civils ; auparavant les contestations relatives aux obligations naissant pour les commerçants de délits et quasi-délits dont les causes ou les effets avaient trait à leur commerce, étaient soumises à la compétence des tribunaux consulaires, comme les contestations provenant d'engagements contractuels commerciaux ; il en était ainsi pour les contestations relatives aux accidents de personnes

(1) Cassation belge, 26 octobre 1877 et 12 novembre 1885. — Pasierisie, 1877, I, 407 et 1885, I, 275.

(2) Annuaire de législation étrangère. 1892, p. 554.

survenues sur les voies ferrées dont l'exploitation était réputée entreprise commerciale.

D'ailleurs, une partie des voies ferrées étant exploitée en Belgique par l'Etat, la question se posait de savoir si celui-ci allait aussi devenir tributaire des Tribunaux de Commerce ; une loi spéciale leur avait attribué la connaissance des contestations se rapportant à l'exploitation des voies ferrées par l'Etat, mais seulement en ce qui concernait le transport des marchandises, les actions relatives aux accidents de voyageurs restant de la compétence des tribunaux civils. Le Gouvernement Belge a pensé qu'il y avait intérêt à établir l'unité de juridiction pour les contestations relatives à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et pour celles se rapportant aux entreprises de transport réputées commerciales par la loi. — Il a pensé également qu'il était préférable d'attribuer d'une manière absolue à la juridiction civile toutes les instances tendant à la réparation d'un dommage causé par un accident de personne, encore que l'action se fondât sur une responsabilité ou garantie née d'un acte de commerce. La juridiction civile semblait mieux préparée à l'examen des questions de cette nature.

Les délais nécessaires pour la prescription sont différents suivant que le fait qui a été la cause de l'accident tombe ou ne tombe pas sous le coup de la loi pénale.

Dans le premier cas les § 4, 5 et 6 de l'article 9 de la loi du 25 août 1891 portent :

« Les actions nées du contrat de transport de

« personnes, à l'exception de celles qui résultent d'un
« fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites par
« un an.

« La prescription court à partir du jour où s'est
« produit le fait qui donne lieu à l'action.

« Les actions récursoires devront à peine de
« déchéance être introduites dans le délai d'un mois
« à dater de l'assignation qui donne lieu au recours »

Quand le fait constitue une contravention à la loi pénale, l'action civile en dommages-intérêts se prescrit par le même délai que l'action publique; cela résulte de la loi du 17 avril 1878 ; mais la loi du 30 mars 1891 (1) a établi en faveur du voyageur blessé que, quand l'action civile poursuivie en même temps que l'action publique et devant les mêmes juges ou poursuivie séparément aura été régulièrement intentée en temps utile, la prescription, sauf désistement ou péremption, ne courra pas contre le demandeur pendant l'instance relative à la réparation du dommage causé par l'infraction.

Allemagne. — La loi Prussienne du 3 novembre 1838 (2) avait déjà disposé que les entreprises de chemins de fer seraient responsables de tout dommage arrivé dans le transport aux personnes transportées. Elles ne pouvaient s'affranchir de cette responsabilité qu'en prouvant que le dommage était

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1892, 556.

(2) *Relatée par Exner: Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport*, p. 26.

arrivé par une faute de la victime ou par un accident inévitable.

Cette loi a été remplacée par la loi d'Empire du 7 juin 1871, intitulée :

Loi concernant les indemnités dues à raison des raisons des morts ou des blessures occasionnées par l'exploitation des Chemins de fer, des mines, etc (1).

L'article 1^{er} porte : « lorsque dans une exploitation de Chemins de fer un homme est tué ou blessé, « l'entrepreneur de l'exploitation est tenu de réparer « le préjudice qui en résulte, s'il ne prouve pas que « l'accident a été causé par la force majeure ou par la « propre faute de la personne tuée ou blessée ».

Cette disposition présume donc la faute de la Compagnie au cas d'accident de Chemins de fer ; il n'en est pas de même pour les accidents de mines, fabriques, etc., pour lesquels l'article 2 oblige celui qui réclame des dommages-intérêts à prouver la faute de l'adversaire.

Cette distinction sent l'arbitraire ; M. Picard en donne pour raison que le législateur allemand a voulu tenir compte de la difficulté qu'éprouve nécessairement le voyageur dans la constatation des causes des accidents de train (2).

Dans l'article 3, le législateur a voulu préciser les chefs de dommages qui doivent inspirer la décision du juge, et la forme de la réparation en matière de dommages-intérêts.

(1) Annuaire de législation étrangère 1872, p. 264.

(2) Picard. — Ouvr. cité ; tome III, p. 519.

Les dommages-intérêts dans les hypothèses précédentes comprennent :

A. — En cas de mort :

1° Les frais occasionnés par les soins donnés au blessé et les frais d'enterrement.

2° La réparation du préjudice pécuniaire souffert par le mort durant sa maladie par suite de son incapacité de travail totale ou partielle.

3° Une indemnité que peut réclamer le créancier d'une pension alimentaire dont la personne morte était tenue au moment de sa mort, si cette mort fait perdre la pension au créancier.

B. — En cas de blessure :

1° Les dépenses nécessitées par le traitement ;

2° La réparation du préjudice pécuniaire causé au blessé par son incapacité de travail totale ou partielle, temporaire ou permanente.

L'idée de la loi allemande est d'arriver à la réparation adéquate du préjudice causé au voyageur blessé ; elle s'efforce de lui allouer une indemnité telle qu'elle représente la totalité du dommage éprouvé. Mais, s'il faut l'indemniser de tout le préjudice éprouvé, il ne faut l'indemniser que de ce préjudice ; l'indemnité doit constituer pour lui une réparation, non un gain. De là, la disposition de l'article 4, qui ne recevra qu'une application restreinte dans les cas d'accidents de chemins de fer, puisqu'il faut supposer que la Compagnie a assuré elle-même le voyageur.

« Quand la personne morte ou blessée, nous dit « l'article 4, était assurée contre les accidents à une

« Compagnie d'assurance, à une caisse pour les pauvres mineurs, à un établissement de secours ou à toute autre caisse de ce genre par l'entrepreneur de l'exploitation qui contribuait au paiement des primes et aux autres cotisations, il y a lieu d'imputer le montant de la contribution payée par cet entrepreneur pour l'ayant droit à l'indemnité, sur les dommages-intérêts quand cette contribution est égale au moins au tiers du total des sommes à payer » (1).

C'est toujours en procédant de la même idée d'indemnité adéquate au préjudice causé que l'article 7 de la loi de 1871 décide que des circonstances postérieures au jugement peuvent influencer sur cette indemnité. Après avoir établi que si les parties ne s'entendent pas sur la quotité du capital exigible, le tribunal devra accorder une rente, cet article ajoute que le débi-rentier peut à toute époque réclamer la suppression ou la diminution de la rente, lorsque les circonstances qui l'avaient fait établir ou en avaient fait fixer le montant ont été essentiellement modifiées ; réciproquement, la partie lésée peut à toute époque réclamer une augmentation de la rente ou le rétablissement de la rente supprimée, lorsque les circonstances qui ont déterminé la concession, la diminution ou la suppression de la rente, ont subi dans un sens contraire des modifications essentielles.

L'action en indemnité qui appartient à la victime

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1871, p. 266.

appartient-elle aussi aux héritiers de celle-ci ? la loi de 1871 reste muette sur ce point ; en tous cas, les principes généraux du droit permettent de la leur conférer toutes les fois qu'ils justifient d'un préjudice personnel. Nous avons déjà mentionné plus haut une application directe de ce principe : si une personne a une créance alimentaire sur le voyageur blessé, et que celui-ci par suite de l'accident ait été mis dans l'impossibilité de payer cette dette, le titulaire de la créance alimentaire peut de ce seul chef réclamer une indemnité à la Compagnie de chemins de fer.

L'article 5 défend aux entrepreneurs de transport d'exclure par avance ni de limiter à leur avantage par un règlement ou une convention spéciale l'application des règles sur la responsabilité ; les clauses contraires à cette prohibition, nous dit le texte, n'ont aucun objet légal, ce qui équivaut à dire qu'elles sont radicalement nulles. Cette disposition de la loi est indispensable avec le système de la responsabilité de plein droit des Compagnies ; sans elle en effet, les clauses restrictives de la responsabilité seraient de plus en plus fréquentes et deviendraient rapidement des clauses de style.

L'article 8 est relatif à la prescription de l'action en indemnité : cette prescription s'opère par deux ans à dater du jour de l'accident ; nous avons parlé plus haut d'une action spéciale qui est conférée par la loi de 1871 aux personnes qui ont une créance alimentaire contre la victime de l'accident ; pour elles, le délai de prescription au lieu de commencer à cou-

rir au moment de l'accident commence seulement du jour de la mort ; cette disposition a été étendue aussi au mineur, on voit par là que la prescription n'est pas suspendue en faveur des incapables ; remarquons d'ailleurs que dans la plupart des cas lorsqu'il y aura mort d'homme à la suite d'un accident de chemin de fer, la mort sera concomittante de l'accident ou tout au moins le suivra de très près ; il est donc assez peu intéressant de savoir si le délai de la prescription partira de l'un ou de l'autre évènement.

Une ordonnance du 5-14 février 1888 (1) astreint certains employés des chemins de fer de l'Etat à verser un cautionnement ; le cas échéant ce dépôt pourrait offrir une garantie, soit à l'action directe de la victime quand l'accident a été occasionné par la faute de l'un des employés qui sont astreints au cautionnement, soit au recours de l'entrepreneur de transport, ici l'Etat ; cette précaution nous semble, en même temps vexatoire, vis-à-vis de l'employé et complètement illusoire pour la victime et pour le transporteur ; en effet, les appointements des agents de chemins de fer sont déjà relativement faibles, étant données les responsabilités morales et même effectives qu'ils risquent d'encourir à chaque instant, l'obligation d'avoir à fournir un cautionnement viendra encore augmenter leurs charges ; d'autre part que sera le cautionnement d'un employé même assez élevé dans la hiérarchie des chemins de fer, vis-à-vis des indemnités nombreuses et considérables qui pourront être réclamées du chef d'un seul accident.

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1889 p. 34.

La loi du 7 juin 1871 a été promulguée par l'ordonnance du 1^{er} novembre 1872 qui l'a déclarée applicable à l'Alsace-Lorraine.

Autriche. — Une loi du 5 mars 1867 porte dans ses articles 1 et 2 (1) : « En cas de blessures ou de « mort survenues dans l'exploitation d'un chemin de « fer mû par la vapeur, il y a présomption que l'acci- « dent est arrivé par la faute de l'entreprise. L'en- « treprise ne sera exonérée qu'au cas et dans la « mesure où elle prouverait que l'accident est arrivé « par un cas inévitable (force majeure, *vis major*) « ou par le fait inévitable d'un tiers, de la faute « duquel elle n'est pas responsable, ou par la faute « de la victime ».

Ce texte très explicite dans les détails ne peut laisser de doute sur la nature de la responsabilité admise en Autriche, c'est la responsabilité contractuelle, tout au moins en ce qui concerne la conséquence la plus importante du principe, celle que l'on confond souvent avec lui, la charge de la preuve que la loi autrichienne met au compte de l'entreprise en en déterminant même assez exactement les conditions.

Cette loi fixe aussi minutieusement les éléments que doit comprendre l'indemnité allouée à la victime :

En cas de mort :

1^o Les frais funéraires ;

(1) Voir le texte dans Exner : Théorie de la responsabilité dans le contrat de transport, p. 27.

2° Le dédommagement intégral de la perte subie par la femme et les enfants.

En cas de blessures :

1° Les frais de traitement ;

2° Les gains que la blessure a empêché la victime de réaliser et ceux dont elle l'a privé pour l'avenir ;

3° L'indemnité de douleur proportionnée aux circonstances ;

4° Le préjudice causé par une difformité physique, surtout s'il s'agit d'une femme et si la déformation peut nuire à son établissement futur.

Hongrie. — La loi du 7 juillet 1874 (1), inspirée de la loi allemande de 1871 et spéciale aux chemins de fer, décide que la Compagnie, alors même que sa ligne n'est pas encore livrée à la circulation, est responsable de plein droit à moins qu'elle ne prouve que la mort ou les blessures ont été causées par une force majeure ou par la faute d'un tiers qu'elle ne pouvait pas empêcher, ou par la faute du défunt ou du blessé lui-même.

En cas de blessures, elle doit, en sus des frais de guérison, dédommager le blessé des pertes pécuniaires que lui occasionne l'incapacité de travail, momentanée ou durable, ou la diminution de sa capacité de travail.

En cas de mort, elle doit en sus des dépenses de maladie et des frais de sépulture se charger de l'entretien et de l'éducation de ceux auxquels la victime

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1875, p. 309.

de l'accident aurait eu à assurer cet entretien et cette éducation.

Le Tribunal fixe le montant des sommes dues en tenant compte des circonstances. Il statue également sur la question de savoir si l'entreprise doit fournir une caution, pour quelle somme et de quelle nature elle doit être.

Nous n'avons pas dans notre législation spéciale une disposition analogue à celle-ci ; mais son inutilité est manifeste en présence de l'hypothèque judiciaire ; le juge pourrait d'ailleurs accorder à l'entrepreneur débiteur termes et délais sous la condition de fournir caution ; nous n'en avons pas parlé dans le cours de ce travail, pensant que cette mesure serait toute d'exception ; les Compagnies étant en général assez solvables pour payer sans délai les indemnités qui pourraient leur incomber.

Toujours à l'imitation de l'Allemagne, la Compagnie peut ultérieurement réclamer, si les circonstances ont changé, la cessation ou l'abaissement des pensions et rentes au paiement desquelles elle avait été condamnée, la réciproque peut être demandée par le titulaire de la pension et de la rente.

La Compagnie de chemins de fer a un recours contre ses agents responsables.

Enfin, toute convention ayant pour effet d'éluder ou de restreindre la responsabilité établie par cette loi est nulle et non avenue.

Hollande. — Ici nous retrouvons encore, les mêmes principes qu'en Allemagne, établis par une loi du 9 avril 1875 (1) sur le service et l'exploitation des chemins de fer.

D'après l'article 1^{er} de cette loi, les entrepreneurs de transport par chemins de fer sont responsables des dommages causés aux voyageurs et marchandises à moins qu'ils ne prouvent qu'ils se sont produits sans qu'il y ait de leur faute ou de celle de leurs employés.

Les clauses de non garantie sont également prohibées par l'article 3. Le transport des voyageurs est du reste réglé quant aux détails par des décrets royaux du 26 mai et du 1^{er} juillet 1890. Nous ne nous en occuperons pas, bornant notre étude de législation comparée à l'examen des principes qui dans chaque pays, gouvernent la matière.

Russie. — Dès 1845, le Code pénal russe s'est occupé de régler les conséquences des accidents de chemins de fer, mais le développement des lignes russes a exigé une législation plus complète.

Une décision du conseil de l'empire du 25 janvier 1878 approuvée par l'empereur (2) s'occupe des accidents de chemins de fer à la fois au point de vue pénal et au point de vue civil. Elle édicte des peines contre les individus coupables d'avoir attenté à la sécurité des communications par voies ferrées et bateaux à vapeur et règle les indemnités dues par suite

(1) Annuaire de législation étrangère, 1876, p. 657.

(2) Annuaire de législation étrangère, 1879, p. 641.

de mort ou de blessures occasionnées lors de l'exploitation de ces entreprises.

Les entrepreneurs de transport sont tenus d'indemniser quiconque aurait subi des pertes ou dommages causés par des accidents de chemins de fer ou des bateaux à vapeur. — Ils ne peuvent s'affranchir de l'obligation d'indemniser les victimes que dans le cas seulement où ils parviendront à prouver que le sinistre est arrivé, ou par suite de force majeure, ou sans qu'il y ait eu faute de la part de l'administration et de ses agents.

Le fardeau de la preuve est donc là aussi mis à la charge de la Compagnie.

« Le taux de l'indemnité, dit la loi, est fixé exclusivement d'après le dommage éprouvé dans chaque cas spécial ». C'est donc le système de la réparation juste et adéquate.

L'indemnité consistera, selon le désir de la partie lésée, soit en une somme payable en une seule fois, soit en un subside annuel, soit en une rente servie à des termes fixes.

Au cas de subside périodique, le taux pourra en être augmenté ou réduit, suivant que des circonstances nouvelles se produiront, par une décision rendue à la requête de l'une des parties intéressées ; ceci afin que la réparation soit bien l'équivalent du préjudice causé. Les clauses de non garantie sont prohibées par cette loi.

Le délai ordinaire de la prescription est abrégé en faveur du transporteur.

La loi russe restreint à un an l'exercice des actions en dommages-interêts contre les Compagnies, si l'accident a eu lieu sur un chemin de fer ou sur les voies fluviales intérieures, et à deux ans s'il s'agit d'accidents de bateaux à vapeur survenus en mer. Dans l'un et l'autre cas, ce délai courra du jour de la mort ou de la blessure occasionnées par l'accident ; quant aux demandes ayant pour objet la modification du taux de l'indemnité payable à époques successives, elles ne sont soumises à aucune prescription particulière.

Les articles 114-120, envisageant l'hypothèse du transport effectué par parties et successivement par plusieurs Compagnies, règlent la responsabilité de chacun des transporteurs qui y participent : ils mettent à la charge de celui qui est en faute le paiement intégral de l'indemnité et par une disposition analogue à celle de notre loi du 5 janvier 1883 modifiant l'article 1734 du Code Civil, déclare libéré l'entrepreneur de transport qui justifie de sa propre innocence. Dans le cas où la cause de l'accident est restée inconnue, ce texte fait peser sur chaque entrepreneur une responsabilité proportionnelle à la quote-part qui devait lui revenir dans le prix du billet.

Suisse. — Les transports par chemin de fer ont été réglementés une première fois par une loi fédérale du 20 mars 1875 (1).

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 731.

Une autre loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 (1) est spécialement relative à la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer et de bateaux à vapeur en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou de lésions corporelles,

D'après cette loi; les Compagnies sont responsables pendant la période d'exploitation, de toutes les conséquences des accidents à moins qu'ils ne soient dûs à une force majeure, à la faute des voyageurs ou d'autres personnes non employées par l'administration, ou à la faute de celui qui a été tué ou blessé ou bien encore qu'il ne soit prouvé que la personne tuée ou blessée s'était mise en rapport avec l'entreprise en commettant un acte criminel déloyal ou contraire aux prescriptions de police.

Cette dernière partie de la disposition semble faire allusion au cas de l'individu voyageant frauduleusement sans billet au détriment de la Compagnie, nous avons conclu nous aussi à la responsabilité délictuelle alors toutefois que l'intention de frauder aura été dûment établie chez le voyageur.

En cas de mort, l'indemnité doit comprendre les frais de maladie, ainsi que le préjudice pécuniaire causé au défunt par l'incapacité de travail.

Celui dont l'entretien était au moment de la mort à la charge de la personne tuée, peut demander une indemnité; nous avons relevé déjà dans la loi allemande une disposition analogue relative au titu-

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1876, p. 739.

laire d'une créance alimentaire contre la victime qui, par la mort de celle-ci, voit sa créance compromise.

Si les conséquences de la lésion ne peuvent pas encore être exactement et définitivement appréciées au moment où le jugement est rendu, le juge peut réserver une révision ultérieure, spécialement au cas de mort ou d'aggravation d'état du blessé.

Les actions en indemnité se prescrivent par deux ans ; ce délai court du jour de l'accident ; la prescription est interrompue par la demande en justice, par la présentation d'une réclamation écrite à l'entreprise, tant qu'il n'a pu être statué sur cette réclamation ; un nouveau délai de 2 ans court à dater de la réception de la réponse ; cette nouvelle prescription n'est pas interrompue par une nouvelle réclamation.

La loi suisse a prévu le cas où des entreprises de transport entraîneraient les voyageurs à consentir des conventions spéciales. Elles ne peuvent par des règlements spéciaux se soustraire à l'obligation d'indemniser ou limiter les indemnités contrairement aux dispositions de la loi.

Enfin une ordonnance du 27 février 1888 rendue en exécution des lois fédérales, et spéciale au canton de Zug contient des dispositions spéciales sur l'assistance judiciaire dans les procès en responsabilité en matière d'accidents provenant de l'exploitation des chemins de fer.

Elle ne saurait nous intéresser.

République Argentine. — La dernière législa-

tion que nous relaterons admettant la responsabilité contractuelle est celle de la République Argentine. Une loi du 24 novembre 1891 (1) déclare dans son art. 65, qu'au cas d'accident, il incombe aux Compagnies de prouver que les dommages résultent d'un cas fortuit ou de force majeure ; en outre, toutes les clauses inscrites dans les règlements, lettres de voiture, dans le but d'affranchir les Compagnies des responsabilités imposées par la loi sont nulles.

Angleterre. — Ici le point de vue de la législation se modifie complètement. Les Compagnies sont toujours responsables envers les voyageurs sauf le cas de force majeure ; mais la victime doit rapporter la preuve de la faute commise par les transporteurs ou leurs agents. La loi considérant toujours l'action comme engendrée par un délit civil la déclare personnelle. Elle doit être intentée par le voyageur blessé lui-même ; et poussant la conséquence du principe hors de ses limites, elle déclare que les héritiers de la victime non seulement ne peuvent intenter l'action en dommages-intérêts après sa mort, mais encore ne peuvent continuer une instance déjà entamée. Sur ce point la législation anglaise n'admet donc pas la maxime : « *Actiones quæ tempore vel morte pereunt, semel inclusæ judicio salvæ permanent.* »

Cependant l'Acte du 26 août 1846 établit en faveur de l'époux survivant, du père, de la mère et des enfants de la victime une exception ainsi conçue :

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1893, p. 1019.

« Dans les cas où la mort d'une personne est causée
« par un acte délictueux, négligence ou faute qui
« aurait permis d'intenter une action, la personne
« qui aurait pu être poursuivie si la mort n'était pas
« survenue peut être actionnée en dommages-inté-
« rêts malgré la mort de la victime et même dans le
« cas où la mort aurait été causée par un acte qua-
« lifié crime par la loi. »

L'indemnité à allouer est proportionnelle à l'importance du préjudice causé ; le chiffre en est fixé par un jury qui en fait en outre la répartition s'il y a plusieurs intéressés, après déduction des frais qui restent à la charge du demandeur ; toutefois, sur la demande écrite et formée en commun par la Compagnie et les autres intéressés le jury peut être remplacé par un arbitre que désigne le *Board of Trade*.

Le principe de l'indemnité proportionnelle est écarté pour les accidents arrivés dans les trains d'ouvriers. Ces trains bénéficiant d'un tarif réduit imposé aux Compagnies, le chiffre des dommages-intérêts pour les voyageurs utilisant ces trains est limité au maximum de 2,525 fr. Le chiffre en est fixé pour chaque espèce par un arbitre que désigne le *Board of Trade*.

Le législateur Anglais ne s'est pas toujours inspiré des principes de la responsabilité délictuelle ; témoin la façon dont il a résolu la question des accidents au cas de pluralité de voituriers ; il rend les Compagnies responsables de tous les accidents qui pourraient arriver jusqu'au point pour lequel elles ont

délivré le billet, même alors que le lieu où s'est produit l'accident serait en dehors de leur réseau ; cette solution suppose en effet un contrat intervenu entre la Compagnie et le voyageur duquel résulte pour la première une obligation de garantie jusqu'au point terminus du voyage.

Quant au délai de la prescription, il est abaissé à un an, et part du jour du décès de la victime.

Nous trouvons ici une disposition très particulière : les voyageurs peuvent en prenant leur billet contracter une assurance pour le cas d'accident ; la prime de cette assurance est très minime et donne droit, le cas échéant, à une indemnité maxima de 1,000 livres.

M. Louis Sarran (1), dans les conclusions qui terminent sa thèse, nous donne cette combinaison de la Compagnie assureur des risques du voyage comme une solution au problème de la responsabilité.

Etats-Unis — La législation fédérale ne s'occupe pas de la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes ; la question est réglée par les lois particulières des différents Etats de l'Union. Parmi celles-ci, nous citerons : une loi de l'Etat de Massachussets du 12 avril 1881, qui a réglementé la responsabilité des transporteurs dans le cas où par suite d'une imprudence à leur charge, un voyageur aurait été blessé ou aurait succombé ; cette loi s'étend aux entrepreneurs de messageries, propriétaires de

(1) Ouvrage déjà cité.

navires à vapeur et Compagnies de chemins de fer (1).

Quand le voyageur a succombé, les Compagnies de Chemins de fer sont passibles de dommages-intérêts ne pouvant dépasser 5,000 dollars, mais ne devant pas être inférieur à 500.

Il existe donc ici une limitation légale du chiffre des dommages-intérêts, ce qui est un système intermédiaire entre le tarif invariable des blessures et amputations de M. Saintelette et le système de la réparation adéquate de la loi allemande.

La somme allouée sera recouvrée par les soins de l'exécution testamentaire du défunt pour être partagée en 2 parties égales entre la veuve et les enfants, ou à leur défaut revenir au parent le plus proche.

Cette loi n'indique pas si la faute de la Compagnie est présumée ou s'il appartient à la victime de la prouver.

Nous trouvons encore deux exemples de cette limitation du chiffre des indemnités à allouer ; dans le district de Colombie une loi du 13 février 1885 (2) déclare que les dommages-intérêts accordés aux représentants d'une personne tuée dans un accident de chemin de fer ne peuvent excéder 10,000 dollars ; une loi a été édictée dans le même sens en Serbie le 21 avril 1885 (3).

Suède. — Une loi du 12 mars 1886 (4) porte dans

(1) *Annuaire de législation étrangère*, 1882, p. 790.

(2) *Annuaire de législation étrangère*, 1886, p. 398.

(3) *Annuaire de législation étrangère*, 1886, p. 568.

(4) *Annuaire de législation étrangère*, 1887, p. 588.

son article 2 que, si par suite de l'exploitation d'un chemin de fer une personne perd la vie ou reçoit une lésion corporelle et si la cause de l'accident doit être imputée à l'administration du chemin de fer ou aux employés, le propriétaire du chemin de fer doit payer des dommages-intérêts. Ainsi donc ceux-ci ne sont dûs seulement que lorsque la cause de l'accident est imputable à l'administration, c'est assez se prononcer, nous semble-t-il, pour la responsabilité délictuelle ; d'ailleurs, l'article 3 de la même loi qui prévoit le cas d'un accident arrivé à un ouvrier ou employé de la Compagnie, nous dit au contraire que celle-ci sera responsable, même en l'absence de toute faute imputable à l'administration ; nous ne trouvons rien de semblable en ce qui concerne les voyageurs.

La Norvège nous offre un dernier exemple de législation admettant la responsabilité délictuelle des Compagnies de chemins de fer, avec une loi du 7 septembre 1854.

Vu :

Le Président de la Thèse,
ANDRÉ WEISS.

Vu :

Le Doyen,
GLASSON.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE.....	I
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE I ^{er} . — Nature de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer	11
CHAPITRE II. — Etendue de l'obligation de garantie imposée aux Compagnies de chemins de fer.	29
Section I. — Entre quelles dates fonctionne la garantie.....	30
Section II. — Entre quelles personnes existe l'obligation de garantie.....	32
Section III. — Des accidents dont la Compagnie est garante..	66
CHAPITRE III. — De la preuve.....	93
CHAPITRE IV. — Calcul de l'indemnité.....	115
CHAPITRE V. — Compétence.....	137
Section I. — Détermination de la juridiction compétente	137
Section II. — Détermination du tribunal compétent, compétence <i>ratione loci</i>	153
CHAPITRE VI. — Délai pendant lequel l'action peut être intentée.	167
CHAPITRE VII. — Législation comparée.....	185
TABLE DES MATIÈRES.....	208

